

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТУ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
ДЕРЖАВНОГО ЕКОНОМІКО-
ТЕХНОЛОГІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
ТРАНСПОРТУ

СЕРІЯ «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»

ВИПУСК 30

КИЇВ 2014

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

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

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

Редакційна колегія

М. В. Макаренко – д-р екон. наук, проф., ректор Державного економіко-технологічного університету транспорту, академік Транспортної академії України (*головний редактор*);

Б. В. Буркинський – д-р екон. наук, проф., академік НАН України, директор Інституту проблем ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України (*заст. головного редактора*);

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

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

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

Н. І. Богомолова – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Фінанси транспорту» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

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

С. А. Ісасіко – 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;

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

М. С. Стасишен – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Облік і аудит» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

Ю. М. Цвєтов – д-р екон. наук, проф., директор Наукового центру досліджень економічних транспортних проблем, професор кафедри «Облік і аудит» Державного економіко-технологічного університету транспорту, академік Транспортної академії України;

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

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

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

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

В. А. Коломійченко – провідний інженер відділу комерційно-договірної роботи ПрАТ «Київ-Дніпровського МППЗТ» (*секретар*).

Статті збірника рецензували члени редакційної колегії,
друкуються мовою оригіналу

Рекомендовано до друку Вченою радою ДЕТУТ
(протокол № 3 від 25.11.2014 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 (Бюлетень ВАК України, № 5, 2010 р.)

ЗМІСТ

ЗАГАЛЬНО- ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ	ПІДЛІСНИЙ П., ПАТКЕВИЧ Н., ЦВЕТОВ Ю. Напрями транспортного забезпечення міжнародної торгівлі в Україні	7
	САДЛОВСЬКА І. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури і дорожнього комплексу в Україні	21
ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ	ГНЕННИЙ О., ЗАДОЯ В., МАРЦЕНЮК Л. Шляхом європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу	32
	ДЕМЧЕНКО М., САДЛОВСЬКА Н. Формування інвестиційної програми метрополітену в тарифних цілях	44
	ЕЙТУТІС Г., КРИЩЕНКО С., ФЕСОВЕЦЬ О., ЕЙТУТІС Д. Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС – стратегічний орієнтир проведення реформ на залізничному транспорті України	52
	ЕЙТУТІС Г., РАЧИНСЬКА А. Визначення економічної безпеки компонентів і показників на залізничному транспорті	60
	КОЛЕСНИКОВА Н., ЧОРНИЙ В. Роль державного регулювання вантажних тарифів у забезпеченні конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту	69
	КОСТЮШКО В. Вибір схеми прокладки приміських поїздів на графіку по мінімуму пасажиро-годин очікування	77
	ЛАПІН П. Економіко-соціальні аспекти залізничних катастроф	85
	МАКАРЕНКО М., СТУКАЛО А. Аналіз обсягів вантажних залізничних перевезень як найдостовірнішого і об'єктивного індикатора стану економіки України	100
	МІЩЕНКО М. Логістичні методи підвищення економічної ефективності функціонування структурних підрозділів залізничного транспорту	108
	ПИЛИПЕНКО О. Особливості управління ризиками тривалості інвестиційних проектів на залізничному транспорті України	116
СТУКАЛО А. Методичні засади розрахунку продуктивності праці у взаємозалежності від середньої заробітної плати вартісним методом	127	

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ	ВАСИЛЕНКО І. Управління ефективністю доставки спеціальних вантажів експедитором в умовах ризику	135	
	ЛИТВИНЕНКО Л. Управління стратегічним розвитком авіакомпанії на ринку міжнародних пасажирських перевезень	146	
	ЛИТВИНЕНКО С. Теоретичні основи формування системи ключових показників ефективності вітчизняного вантажного авіаперевізника	155	
	ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ	АДЖАВЕНКО М. Принципи і функції дослідження ефективного економічного розвитку складних систем економіки	162
		БАКАЄВ Л., БРАЙКОВСЬКА А. Міжнародний досвід впровадження соціальної відповідальності у діяльність операторів залізничного транспорту	175
		БАКАЛІНСЬКИЙ О. Нова методика вимірювання споживчої цінності послуги	187
		ДВУЛІТ З. Основні вимоги до комунікаційного процесу в сучасних умовах ведення бізнесу	197
		ІЛЬІНА О. Еволюція поняття кадрового потенціалу підприємства	205
		КЕНДЮХОВ О., ЯГЕЛЬСЬКА К. Економічна сила й економічна енергія як нові показники ефективності економічних систем	212
		КУДІНА І., ЛИТВЯК Н. Удосконалення моделі обліку розрахунків за виплатами працівникам	222
МЕДИНСЬКА Т., СЛЮСАР Р. Альтернативні системи оподаткування малого бізнесу в зарубіжних країнах: досвід для України		231	
РАДЗІЄВСЬКА С. Формування системи управління глобальною економікою		245	
ПРИЙМУК С. ШВЕЦЬ П. Теоретико-методологічні засади сталого розвитку соціально-економічних систем		255	
РУЩИШИН Н. Фінансові ресурси банків та особливості їх формування в сучасних умовах	263		
ТВОРОНОВИЧ В. Моделювання та прогнозування ризиків на підприємствах транспорту	280		
ТЕРОВАНЕСОВ М. Критерії ефективності управління вищою освітою	287		
ФИЩУК І. IPO як інструмент доступу для українських компаній на європейські фондові ринки	297		

CONTENTS

GENERAL TRANSPORT PROBLEMS	<p>PIDLISNYI P., PATKEVICH N., TSVETOV Y. Directions of transport providing the international trade activity in Ukraine 7</p> <p>SADLOVSKA I. Priorities of reforming and modernization of transport infrastructure and road complex in Ukraine 21</p>
RAILWAY TRANSPORT	<p>HNENNYI O., ZADOIA V., MARTSENIUK L. On the way to european integration of Ukraine: peculiarities of the world railway reform 32</p> <p>DEMCHENKO M., SADLOVSKA N. Forming of subway investment program in tariff aims 44</p> <p>EITUTIS H., KRYSHCHENKO S., FESOVETS O., EITUTIS D. The association agreement EU – Ukraine implementation as a strategic guidelines for reforms on rail transport of Ukraine 52</p> <p>EITUTIS H., RACHYNSKA A. Determination of economic security components and indicators on railway transport 60</p> <p>KOLESNYKOVA N., CHORNYI V. Role of state regulation of freight tariffs in the competitiveness of railway undertakings 69</p> <p>KOSTIUSHKO V. The selection of commuter trains laying scheme on graph at a minimum passenger-hours of waitings 77</p> <p>LAPIN P. Economic and social aspects of railway accidents 85</p> <p>MAKARENKO M., STUKALO A. Analysis of rail freight traffic volumes as the most reliable and objective indicator of the Ukraine economy condition 100</p> <p>MISHCHENKO M. Logistics methods for increasing the operation economic efficiency of the structural units of railway transport 108</p> <p>PYLYPENKO O. Features of management risks of investment projects duration on railway transport of Ukraine 116</p> <p>STUKALO A. Methodical bases for labour productivity calculation dependently of average wages by the cost method 127</p>

DIFFERENT TYPES OF TRANSPORT	VASYLENKO I. Efficiency management in special cargo delivery by a forwarder under risk	135
	LYTVYNENKO L. Airline strategic development management on international passenger transportation market	146
	LYTVYNENKO S. Theoretical bases of forming key effectiveness indicators of domestic air cargo carrier	155
OTHER AREAS OF ECONOMICS	ADZHAVENKO M. Principles and functions of research for effective economic development of complex systems economy	162
	BAKAIEV L., BRAIKOVSKA A. International experience of social responsibility implementation in activities of rail transport operators	175
	BAKALINSKI O. New method of customer service value measurement	187
	DVULIT Z. The basic requirements to communication process in the modern terms of doing business	197
	ILINA O. Evolution of the concept personnel potential of a company	205
	KENDIUKHOV A., YAHELSKA E. Economic force and economic energy as new indicators of economic efficiency	212
	KUDINA I., LYTVIK N. Improvement of account model for workers payments calculations	222
	MEDYNSKA T., SLUSAR R. Alternative systems of taxation of small business in foreign countries: experience for Ukraine	231
	RADZIEVSKA S. The formation of the governance system of the global economy	245
	PRYIMUK S., SHVETS P. Theoretical and methodological foundations for sustainable development of socio-economic systems	255
	RUSHCHYSHYN N. Financial resources of banks and their formation features in modern conditions	263
	TVORONOVYCH V. Modelling and prediction of risk for transport companies	280
	TEROVANESOV M. Criteria of efficiency of management higher education	287
FYSHCHUK I. IPO as an instrument for ukrainian companies to access european stock markets	297	

УДК 656.2:658.114.

Павло Підлісний, д. е. н., проф.
(завідувач кафедри «Економічна теорія»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)
Наталія Паткевич
(ст. викладач кафедри «Економічна теорія»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)
Юрій Цветов
(аспірант кафедри «Економічна теорія»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)

НАПРЯМИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ

У статті розглядаються основні теорії міжнародної торгівлі, закономірності впливу транспортної системи на її розвиток, особливо в період створення зони вільної торгівлі України з країнами ЄС.

Обґрунтовано необхідність випереджального зростання торгівлі послугами, зокрема транспортними, порівняно з темпами самої міжнародної торгівлі.

Доведено, що частка послуг від перевезення вантажів і пасажирів у цілому по країні складає відповідно 10 і 15 відсотків від загального обсягу транспортних послуг і має тенденцію до зменшення, що підтверджує висновки про використання на більшій частині ланцюга доставки вантажу іноземних транспортних засобів.

Набуло подальшого розвитку обґрунтування щодо відкритості економіки, доведено, що зростання її рівня від 40% і вузький асортимент експортних товарів може призвести до будь-яких негараздів, пов'язаних із економічними кризами.

Наводяться основні напрями розвитку транспортних систем для забезпечення товарних потоків в умовах створення зони вільної торгівлі України з країнами ЄС, зокрема удосконалення міжнародних перевезень вантажів в контейнерах, впровадження мультимодальних, інтермодальних і комбінованих технологій перевезень вантажу «від дверей до дверей», що значно прискорить та скоротить час доставки товарів в експортно-імпортному сполученні.

Ключові слова: міжнародна торгівля, відкритість економіки, контейнерні перевезення, мультимодальні перевезення, інтермодальні перевезення, комбіновані перевезення.

© Підлісний П. І., Паткевич Н. О., Цветов Ю. М., 2014

Павел Подлесный, д. э. н., проф.

(заведующий кафедрой «Экономическая теория», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Наталья Паткевич (ст. преподаватель каф. «Экономическая теория», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Юрий Цвезетов (аспирант каф. «Экономическая теория», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ В УКРАИНЕ

В статье рассматриваются основные теории международной торговли, закономерности влияния транспортной системы на ее развитие, особенно в период создания зоны свободной торговли Украины со странами ЕС.

Обоснована необходимость опережающего роста торговли услугами, в частности транспортными, по сравнению с темпами самой международной торговли.

Доказано, что часть услуг от перевозки грузов и пассажиров в целом по стране составляет соответственно 10 и 15 процентов от общего объема транспортных услуг и имеет тенденцию к уменьшению, что подтверждает выводы об использовании на большей части цепи доставки груза иностранных транспортных средств.

Получило дальнейшее развитие обоснование открытости экономики, доказано, что рост ее уровня от 40% и узкий ассортимент экспортных товаров может привести к всевозможным проблемам, связанным с экономическими кризисами.

Приводятся основные направления развития транспортных систем для обеспечения товарных потоков в условиях создания зоны свободной торговли Украины со странами ЕС, в частности усовершенствование международных перевозок грузов в контейнерах, внедрение мультимодальных, интермодальных и комбинированных технологий перевозок грузов «от двери до двери», что значительно ускорит и сократит время доставки товаров в экспортно-импортном сообщении.

Ключевые слова: международная торговля, открытость экономики, контейнерные перевозки, мультимодальные перевозки, интермодальные перевозки, комбинированные перевозки.

*Pavlo Pidlisnyi, Head of «Economic Theory» Chair of State Economy and Technology University of Transport
Nataliia Patkevich, senior lecturer
Yurii Tsvetov, research student*

DIRECTIONS OF TRANSPORT PROVIDING THE INTERNATIONAL TRADE ACTIVITY IN UKRAINE

In the article the basic theories of international trade, conformity to law of influence of a transport system on its development are examined, especially in the period of creation of free trade zone of Ukraine with European Union countries.

The necessity of the advancing growth of trade in services, particular in transport, compared to the rate of the international trade is grounded.

It is proved that the share of services from transportation of goods and passengers in the whole country is under 10 and 15 percent of total transport services and tends to decrease, confirming the conclusions about the use on bigger part of chain of foreign cargo delivery vehicle.

The justification of the openness of economy has got its further development, the growth of 40% and a narrow range of export goods can lead to all sorts of problems related to the economic crisis has been proved as well.

The basic directions of development of transport systems for trade flows in terms of the creation free trade zone of Ukraine with the EU countries, in particular, improving the international transportation of goods in containers, implementing multimodal, intermodal and combined transportation technologies «door to door», which significantly speed up and reduce the time of delivery of goods in export and import traffic.

Keywords: international trade, openness of economy, container shipping, multimodal transportation, intermodal transportation, combined transportation.

Постановка проблеми. Базою міжнародних економічних відносин є зовнішня торгівля. Зовнішня торгівля є одним з найважливіших факторів, що сприяє розвитку національної економіки кожної країни. Розвиток міжнародної торгівлі залежить від відкритості національних економік, яка визначається зовнішньоторговельною, експортною та імпортною квотами, а показник торговельної квоти для розвинутих країн, які експортують та імпортують високотехнологічні товари, знаходиться в межах від 10 до 25 % і поступово збільшується до 120 % в перехідних економіках, котрі експортують та імпортують сировинні та паливно-енергетичні товари. У зв'язку з створенням зони вільної торгівлі між Україною та країнами Європейського Союзу передбачається поступове збільшення в структурі товарообороту товарів подвійної переробки та високотехнологічних товарів, що потребує випереджального забезпечення таких змін сучасними транспортними засобами та новітніми технологіями організації перевезення вантажів.

В таких умовах розробка організаційно-економічних та технологічних аспектів щодо удосконалення транспортних систем міжнародних перевезень вантажів в напрямках «Схід-Захід» є актуальною темою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні теорії міжнародної торгівлі були розроблені Адамом Смітом і Давидом Рікардо, в подальшому шведські вчені

Елі Гекшер і Бертіл Олін та американський вчений Майкл Портер продовжили обґрунтування теорій щодо переваг зовнішньої торгівлі.

Проблеми розвитку міжнародної торгівлі за умов зростаючої відкритості економіки щодо перехідних економік досить широко розглядаються в сучасній економічній літературі такими вітчизняними науковцями як А.С. Гальчинський, В.Д. Базилович, О.І. Рогач, Л.Г. Лук'яненко, А.С. Філіпенко, Л. Лазебник, О.С. Власюк, А.А. Чухно, О.І. Черепіна, О.С. Шнипко, Т.Є. Циба та ін. [15]. Безпосередньо питанням організації перевезення вантажів у міжнародному сполученні з використанням транспортних змішаних систем присвячені роботи Н.І. Богомолової, В.Л. Диканя, Ю.В. Дьоміна, Г.М. Кірпи, Н.М. Колесникової, М.М. Кузнецова, М.В. Макаренко, М.Я. Постанова, О.Ю. Сілантьової, І.В. Сівченко, Є.Н. Сича, Ю.М. Цветова та ін.

Проте слід зазначити, що в цих публікаціях приділяється увага міжнародним перевезенням вантажів окремими видами транспорту (автомобільний, залізничний) або змішаними транспортними системами (мультимодальні, інтермодальні, комбіновані) без урахування змін, які відбуваються в зовнішній торгівлі, що є проблемним питанням.

Виділення невирішеної проблеми. Незважаючи на значну кількість робіт, присвячених зовнішній торгівлі та перевезенню вантажів в міжнародному сполученні, у науковій вітчизняній літературі відсутні дослідження щодо випереджальної ролі транспорту в забезпеченні міжнародної торгівлі з урахуванням відкритості національних економік та структурних змін у товарообороті.

Таким чином, **метою даної статті** є дослідження динаміки розвитку міжнародної торгівлі та удосконалення організаційно-економічного та технологічного забезпечення її транспортними засобами в процесі доставки товарів в експортно-імпортному сполученні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зовнішня торгівля – це торгівля між різними країнами і міжнародними економічними угрупованнями світу у формі експорту та імпорту товарів та система економічних відносин, що при цьому виникають і розвиваються [11].

Основи теорії міжнародної торгівлі були розроблені видатними вченими англійської теоретичної економіки Адамом Смітом і Давидом Рікардо. А. Сміт сформулював теорію абсолютних переваг, тобто країни експортують ті товари, які вони виробляють з меншими витратами, а імпортують ті товари, які продаються іншими країнами з меншими витратами. Проте ця теорія не розглядає ситуацію, за якої яка-небудь країна має абсолютну перевагу з усіх товарів. Для вирішення цієї проблеми англійський вчений Д. Рікардо розширив уявлення про доцільність міжнародної торгівлі і висунув теорію порівняльних переваг згідно з якою країна повинна спеціалізуватися на виробництві тих товарів, що мають нижчу відносну ціну у порівнянні з іншими країнами. Згідно з теорією шведських економістів Елі Гекшера і Бертіл Оліна торговельні переваги країни визначаються залежно від рівня її забезпеченості факторами виробництва. Чим вищим є рівень забезпеченості країни факторами виробництва, тим меншою є вартість товарів в цій країні щодо інших держав. Тому кожна країна зацікавлена експортувати ті товари, для виробництва яких вона має дешевші фактори і навпаки. Згідно з теорією Майкла Портера участь країни в міжнародній торгівлі залежить від конкурентоспроможності її підприємств на світових ринках. На його думку, вона залежить від чотирьох чинників: забезпеченості країни факторами виробництва; умов внутрішнього попиту; міжнародної конкурентоспроможності суміжних галузей і стратегій підприємств та конкуренції між ними. Наведені чотири чинники утворюють «ромб Портера». Це означає, що найбільші успіхи досягаються в тих галузях, де «ромб» є найсприятливішим.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Розвитку міжнародної торгівлі властива низка закономірностей: випереджальне зростання торгівлі послугами порівняно з темпами міжнародної торгівлі; випереджальне зростання торгівлі готовими виробами порівняно з товарами паливно-сировинної групи; поступове зростання торгівлі напівфабрикатами, окремими деталями, виробами, які є кінцевим продуктом, що зумовлено домінуванням одиночної форми міжнародного поділу праці; зростання у світовій торгівлі частки внутріфінансового обміну; випереджувальні темпи зростання міжнародної торгівлі між розвиненими країнами світу; зростання в експорті розвинених країн світу частки продукції, виробленої за допомогою інтелектуально та інформаційно-насиченої праці (мікроелектроніка та ін.); посилення в цій сфері ролі державного та недержавного регулювання; поступова лібералізація міжнародної торгівлі. Одним із законів, який лежить в основі цих закономірностей, є закон нерівномірності у сфері міжнародної торгівлі [11].

На розвиток міжнародної торгівлі впливає відкритість економіки тієї чи іншої країни. Рівень відкритості економіки залишається дискусійним питанням у комплексі суспільно-економічних і політичних наук. З одного боку, відкрита економіка сприяє поглибленню міжнародної спеціалізації й кооперування виробництва; раціональному розподілу ресурсів залежно від ступеня її ефективності; поширенню світового досвіду через систему зовнішньоторговельних відносин; зростанню конкуренції на внутрішньому ринку, який стимулюється конкуренцією на світовому ринку, а з іншого боку, зростаючий рівень відкритості економіки може призвести до будь-яких негараздів, пов'язаних із світовими економічними, політичними та військовими кризами [15].

Відкритість економіки визначається такими показниками, як: зовнішньоторговельний оборот, зовнішньоторговельна експортна та імпортна квоти. Названі показники – це питома вага торговельного обороту, експорту та імпорту у валовому внутрішньому продукті (ВВП). Їхнє визначення і динаміку з 2005 по 2014 р. наведено у табл. 1. Аналізуючи розрахунки, можна зробити висновок, що Україна належить до країн з високою експортною (від 45 до 64 %) й імпортною (до 70 %) квотами у валовому внутрішньому продукті й ці показники змінюються залежно від стану коливань економіки країни, так в кризові роки (2009 р., 2014 р.) експортна і імпортна квоти мали найнижчий рівень, відповідно 2009 р. – 46,3 %, 48 %; 2014 – 46,2 і 44,6 %.

Таблиця 1. Зовнішньоторговельна, експортна та імпортна квоти за період 2005 – 2014 рр.

Роки	Показники					
	ВВП млн грн	Експорт (Ек) млн грн	Імпорт (Ім) млн грн	Зовнішньоторговельна квота, %	Експортна квота, %	Імпортна квота, %
2005	441 452	227 252	223 555	102,1	51,4	50,7
2006	544 153	253 707	269 200	96,1	46,6	49,5
2007	720 731	323 205	364 373	57,4	44,8	50,6
2008	948 056	444 859	520 588	101,8	46,9	54,9
2009	913 345	423 564	438 860	94,4	46,3	48,1
2010	1 082 569	549 365	580 944	104,4	50,7	53,7
2011	1 113 008	707 953	788 901	134,5	63,6	70,9
2012	1 269 601	717 347	835 394	122,3	56,5	65,8
2013	1 475 000	681 899	805 662	100,8	46,2	54,6
2014*	1 371 750	634 166	612 303	90,8	46,2	44,6

**Прогнозні величини визначені на основі статистичних показників за 9 місяців 2014 р.*

Наукові дослідження доводять, що у світовій практиці стимулююча відкритість економіки за експортною квотою для розвинутих країн знаходиться в межах від 10 до 25% (США, Японія, Франція, Італія та ін.), а щодо перехідних країн від 40 і більше відсотків (Чехія, Угорщина, Словаччина, Україна тощо).

Такий рівень відкритості для перехідних економік пояснюється високим ступенем енергозалежності, наявністю відсталих енергоємних та матеріальних технологій. Велика відкритість української економіки свідчить про високу ступінь залучення країни в міжнародну торгівлю, і не відображає інших складових – фінансової, інвестиційної, комунікаційної, технологічної та інших [15]. Відповідно до досліджень світового зовнішньоторговельного обороту на кожні 10 % приросту світового виробництва припадає 16 % приросту міжнародної торгівлі [4]. За даними МВФ і Світового банку, обсяги світової торгівлі з експорту у вартісному визначенні збільшилися з 4,1 трлн дол. США в 1990 р. до 23,2 трлн дол. в 2013 р. За цей період обсягів світового ВВП, розрахований згідно з обмінним курсом, збільшився з 22,4 до 74 трлн дол. США, відповідно експортна квота – з 18,3 до 31,9 %. Максимальний рівень експортної квоти був досягнутий у 2008 р. (32 %), після цього відбулося різке падіння цього індикатора до 27,2 % у 2009 р. Але уже у 2011 р. світова експортна квота повернулася до докризового 2007 р. У періоді 2002 – 2007 рр. номінальний обсяг експорту зростав швидше ніж реальний (фізичний), після різкого зниження цих показників у 2008 р. у 2009 – 2011 рр. відновилося зростання з наступною стабілізацією обсягів експорту в 2012 – 2013 рр. Динаміка фізичного обсягу міжнародної торгівлі товарами в післярецисійному періоді мала різке зростання в 2010 р. (13,9 %) з уповільненим зростанням до 5,4 % в 2011 р., а в 2012– 2013 рр. її ріст склав лише 2,3 і 2,1 % відповідно. Це значно нижче докризових темпів зростання, яке становило у середньому 7 %. При цьому повільніше ніж у минулі періоди зростали не тільки фізичні, а й вартісні обсяги світової торгівлі, оскільки ціни на сировинні товари почали знижуватися у відповідь на швидке зростання пропозиції. Така невисока динаміка світової торгівлі в 2012 – 2013 рр. обумовлена суттєвим сповільненням темпів зростання експорту й імпорту в розвинутих країнах [16].

Відповідно до прогнозу ВТО в 2014 р. зростання торгівлі товарами складе 4,7 % , у 2015 р. – 5,3 %. При цьому товарний експорт у розвинутих країнах в цей період буде зростати відповідно на 3,6 і 4,3 %, у перехідних економіках на 5,4 і 6,8 %; обсяги товарів експортованих до розвинутих країн на 3,4 і 3,9 % , в інші країни – 6,3 і 7,5 %. Темпи зростання світового ВВП прогнозуються на рівні 3,0 і 3,1 %. За прогнозами МВФ на більш віддалену перспективу – до 2019 р., очікується відносно стійка траєкторія міжнародної економіки. Річні темпи приросту світового ВВП в середньому за 2014 – 2019 рр. складатимуть 3,9 %, а світова торгівля (експорт) товарами і послугами на 5,4 %. До 2019 р. загальний вартісний обсяг вироблених у світі товарів і послуг перевищать 100 трлн дол. США. Що стосується експортної квоти, то її величина практично не зміниться і буде на рівні 2011 р. Таким чином, протягом 2014 – 2019 рр. частка світового експорту у світовому ВВП буде коливатися у межах 31–32 % [16].

Підсумовуючи вище викладене і аналізуючи наукові праці із світового розвитку виробництва і світової торгівлі [1, 12, 15, 16], можна зробити такі висновки: глобальна рецесія 2009 – 2013 рр. уже практично пройшла, ключові індикатори свідчать, що світова економіка перебуває на шляху поживавлення, але ситуація в Євросоні покращується з дуже повільними темпами, це пов'язане з допущеними помилками у політиці різкого скорочення бюджетних витрат. Однак на сьогодні європейська

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

фінансова політика починає змінюватися на краще, що надасть можливість побудувати більш стабільну модель економічного зростання. Що стосується України то економічна ситуація буде залишатися нестабільною до вирішення військово-політичного конфлікту. Багато в чому буде залежати від спроможності української економіки уникнути фінансового банкрутства у результаті зростання державної заборгованості. За деякими прогнозами державна заборгованість може скласти до 85 – 90 % ВВП. Але як свідчить практика і в таких умовах багато країн світу за рахунок впровадження дієвих реформ спромоглися досягти економічного зростання.

За результатами 2013 р. обсяги України в світовій торгівлі з експорту товарів і послуг становлять 76 986 млн дол. США, що складає лише 0,32 % від світової торгівлі експортними товарами і послугами. Щодо 2005 р. експорт товарів і послуг у 2013 р. збільшився на 186,4 %, імпорт з 36 123 млн дол. США в 2005 р. до 76 986 млн дол. США, або на 213,1 %, від'ємний торговий баланс збільшиться з 1908,0 млн дол. (2005 р.) до 13 665 млн дол. США (2013 р.).

У структурі експортних поставок України превалюють товари сировинної групи, а з імпортних – паливно-енергетичні товари, частка яких складає біля 40 % від загального обсягу імпорту. Частка експорту промислової групи вторинної переробки – машини і різноманітне обладнання (від електронного до важкого), транспортні засоби, товари хімічної та текстильної переробки складають лише 25 % від загально експорту, що підтверджує сировинну експортну складову в українській міжнародній торгівлі. В зовнішньоекономічній діяльності вітчизняних суб'єктів господарювання достатнє місце посідають експортно-імпортні послуги, зокрема транспортні послуги. Обсяги всіх послуг в загальному торговельному обороті України складають більше 16 %, а транспортних 7,1 %.

Основою пришвидшення розвитку світової торгівлі є постійне зростання ролі і місця транспорту у світовому господарському просторі. Він виконує стимулюючу функцію у розвитку міжнародної торгівлі. Динаміку експортно-імпортних послуг України за 2008 – 2013 рр. наведено в табл. 2

Таблиця 2. Динаміка експортно-імпортних транспортних послуг України за 2008 – 2013 рр.

Види транспорту	2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт
Усього	7637	1658	6307	997	7848	1170	9062	1583	8541	1696	8305	1716
Морський транспорт	1304	248	1273	129	1234	143,1	1212	147	1241	202	1123	196
Повітряний	1231	542	1111	339	1181	447	1501	686	1510	641	1333	643
Залізничний	1641	655	1240	423	1487	463	1776	600	1586	643	1614	627
Автомобільний	899	208	579	104	588	116	818	86	956	209	900	246
Трубопровідний	2562	5	210 4	2	3358	1,0	3755	-	3248	1	3335	4
ВВП в дол. США	179382	179382	117152	117152	136420	136420	165239	165239	176308	176308	182388	182308
Транспортна квота у %	4,3	0,92	5,3	0,9	5,7	0,9	5,5	0,95	4,8	0,96	4,6	0,94

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Згідно із статистичними даними та наведеною динамікою транспортні експортно-імпорتنі послуги всіма видами транспорту зростали протяго 2000 – 2008 рр. і досягли максимального рівня в 2008 р.

Починаючи з серпня 2008 р. під впливом кумулятивного ефекту світової фінансової кризи відбулася різка зміна тенденцій в розвитку банківської сфери та секторів виробництва, особливо тих, що спрямовані на експорт, все це вплинуло на зовнішньоторговельний оборот транспортних послуг. Так, експорт та імпорт транспортних послуг в 2009 р. зменшиться щодо 2008 р. на 17,5 % і 40 %.

Транспортна квота з експорту, починаючи з 2010 р. мала тенденцію до зниження з 5,7 % (2010 р.) до 4,6 % (2013 р.), з імпорту – залишилася на рівні 0,9 %.

Частка послуг від вантажних і пасажирських експортних перевезень в загальному обсязі експортних транспортних послуг складає відповідно за роками: 2007 р. – 15,7 % і 7,8 %; 2008 р. – 16,5 % і 15,1 %; 2009 р. – 14 % і 12,2 %; 2010 р. – 13,2 % і 11,5 %; 2011 р. – 12,9 % і 12,2 %; 2012 р. – 10,9 % і 13,4 %; 2013 р. – 10,8 % і 13,2 %.

Частка послуг від імпорتنних перевезень в загальному обсязі імпорتنних транспортних послуг за роками відповідно становить: 2007 р. – 15 % і 23,3 %; 2008 р. – 17,3 % і 15,1 %; 2009 р. – 12,1 % і 27,7 %; 2010 р. – 9,9 % і 30,2 %; 2011 р. – 6,7 % і 26,11 %; 2012 р. – 9,2 % і 26,4 %; 2013 р. – 9,3 % і 26,4 %.

Аналізуючи наведені дані можна зробити висновки, що частка транспортних послуг від вантажних експортних перевезень в загальному обсязі транспортних послуг складає від 10 до 15 %, причому динаміка з 2007 до 2013 р. має тенденцію до зниження і в 2013 р. склала всього 10,8 %, частка імпорту послуг від вантажних перевезень також знаходиться на рівні 10 %, а в 2013 р. склала 9,3 %. Така статистика обумовлена падінням фізичних обсягів імпорتنних і транзитних перевезень вантажів (табл. 3).

Таблиця 3. Фізичні обсяги експортно-імпорتنних і транзитних перевезень вантажів за 2007 – 2013 рр., тис. тонн

Роки	Усього	У т. ч. за видами вантажопотоків		
		експорт	імпорт	транзит
2007	621 452	128 018	106 477	386 957
2008	556 439	136 625	94 391	325 423
Відсоток до 2007	89,5	106,7	88,6	84,1
2009	400 409	134 255	88019	178134
Відсоток до 2007	65,1	104,9	82,7	46,0
2010	373695	142978	78364	152353
Відсоток до 2007	60,1	111,2	73,6	39,3
2011	402 547	155597	95076	151242
Відсоток до 2007	64,7	121,5	89,2	39,0
2012	378 055	170854	82306	124893
Відсоток до 2007	60,8	133,5	77,3	32,2
2013	371 819	175558	76134	120126
Відсоток до 2007	59,8	137,7	71,5	31,1

Так, обсяги імпорتنних перевезень в 2013 р. порівняно з передкризовим 2007 р. зменшилися на 28,5 %, а транзитних на 68,9 % і тільки експортні обсяги перевезень за цей період зросли на 37,7 %. Але зростання обсягів експортних перевезень не вплинуло на збільшення валютних надходжень в країну у зв'язку з тим, що товари експортувались, в основному, на умовах FOB (продавець зобов'язаний за свій ра-

хунок доставити товар в порт та завантажити його на борт судна) та DAF (продавець зобов'язаний за свій рахунок доставити товар до передавально-прикордонної станції або переходу). І в першому, і в другому випадках експортні вантажі вивозяться із торговельних морських портів і терміналів флотом іноземних фрахтівників, а з передавальних станцій – транспортними засобами країни імпортера.

Причин цьому є багато, але основними є такі: скорочення вітчизняного морського і річкового торговельного флоту, за останні 23 роки обсяги зовнішньоторговельних перевезень вантажів морським транспортом скоротилися з 53 253 млн тонн (1990 р.) до 2580 тонн (2013 р.) або в 20 разів; відсутність спеціалізованого залізничного рухомого складу, який би міг без обмежень експлуатуватися на залізницях як колії 1520 мм, так і колії 1435 мм.

Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення. Тільки за цих причин Україна недоотримує на перевезеннях експортних вантажів «від дверей до дверей» біля 3 млрд дол. США в рік.

Транзитне положення Україна – одна із багатьох рис привабливості національного ринку України для зарубіжних інвесторів і виробників. Зараз Україна за результатами досліджень англійського інституту «Рендель» щодо коефіцієнта транзитності займає перше місце в Європі, але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України досить низький. Як уже зазначалося, обсяги транзитних перевезень у 2013 р. у порівнянні з 2007, зменшилися на 266,8 млн тонн або на 68,9 %. Країна недоотримала більше 5,0 млрд дол. США валютних надходжень. Основними причинами в цьому є: низька якість внутрішньої транспортної мережі; обмеженість швидкості транзитних перевезень; технічно застарілий рухомий склад; зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки і як наслідок переорієнтації транзиту з портів України на порти сусідніх країн; недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоспроможності перевезень на території України в порівнянні з іншими країнами тощо [17].

Що стосується міжнародних пасажирських перевезень, то їх частка в загальних транспортних послугах складала від 7,8 % (2007 р.) до 13,1 % у 2013 р. Така тенденція до зростання пояснюється тим, що за період 2009 – 2012 рр. було вкладено великі інвестиції в розвиток транспортної інфраструктури і рухомого складу пов'язаних з проведенням «Євро – 2012». Але для збереження досягнутих темпів зростання валютних надходжень від міжнародних пасажирських перевезень необхідно продовжувати впровадження рухомого складу нового покоління та модернізацію існуючого з більш високим рівнем сервісних і технічних показників експлуатації шляхом: підвищення швидкості руху пасажирських поїздів; розмежування напрямків пасажирського та вантажного руху поїздів; забезпечення конкурентоспроможності автомобільного пасажирського транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг; оновлення парку повітряних суден із заміною більшості з них на сучасні літаки з високим рівнем комфорту, паливної ефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування відповідно до міжнародних вимог тощо [10].

Основні напрями транспортного забезпечення міжнародної торгівлі в Україні наведені в Транспортній стратегії України на період до 2020 р., затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. [10]. Проте виконання цієї стратегії затримується у зв'язку з виникненням нових фінан-

сових проблем, які пов'язані з військово-політичною, а як наслідок і більш жорсткою економічною кризою 2014 – 2015 рр. В таких умовах слід впроваджувати менш капіталоемні, але більш прогресивні організаційно-технологічні транспортні системи забезпечення міжнародної торгівлі і, в першу чергу, це стосується зони вільної торгівлі (ЗВТ) з Європейським Союзом де Україна має перспективи збільшення експорту до європейських країн, зокрема, високотехнологічних товарів, чорних металів, товарів сільськогосподарського виробництва тощо.

В таких умовах найефективнішою технологією перевезень міжнародних вантажів є їх контейнеризація з застосуванням мультимодальної, інтермодальної і комбінованої (контрейлерні, біомодальні) організації доставки вантажу «від дверей до дверей», яка здійснюється одним перевізником (оператором), двома або більше видами транспорту за одним транспортним документом і єдиною наскрізною ставкою. Найчастіше в науковій літературі застосовуються терміни – інтермодальні і комбіновані перевезення, але вони можуть бути унімодальними, тобто транспортний документ оформляється на кожний вид транспорту, а якщо застосовується термін «мультимодальні», то це означає, що перевезення здійснюються тільки за одним транспортним документом. Це дуже важливо для вантажовласника, який після отримання від перевізника (оператора) наскрізного транспортного документа може надавати рахунок вантажоотримувачу для сплати вартості відправленого товару. Сутність контейнерного транспорту така сама як і мультимодального транспорту, але контейнеризація не відповідає визначенню мультимодального транспорту. Контейнеризація сприяє більш високій ефективності в розвитку мультимодальних транспортних операцій [1].

Міжнародні контейнерні перевезення одержали потужний розвиток в останні 25 – 30 років, що значно вплинуло на розвиток транспорту у цілому. Це обумовлено тим, що вони забезпечують високий рівень зберігання вантажів та оперативність їх доставки. В Західній та Центральній Європі контейнерні перевезення становлять біля 40 % загального обсягу вантажних перевезень, ними охоплюється до 80 % придатних для транспортування в контейнерах вантажів. Завдяки розвитку контейнерних перевезень стало можливим впровадження мультимодально-інтермодальних технологій доставки вантажів «від дверей до дверей» та підвищення ефективності взаємодії різних видів транспорту у пунктах перевалки вантажів. Усунення різних перешкод на шляху просування товарів у даний час є найважливішою проблемою для розвитку міжнародної торгівлі та мультимодальних транспортно-логістичних систем доставки вантажів [2]. Але в Україні, незважаючи на щорічне зростання обсягів перевезення контейнерів через морські торговельні порти (в докризовий період щорічно на 28,5 %) мультимодальні технології розвиваються недостатньо [7]. У 2013 р. загальний вантажообіг контейнерів через морські порти досягнув до кризового періоду і склав 9,8 млн тонн (2008 р. – 9,7 млн тонн) або 786,7 млн у. о. (2008 р. – 738,6 млн TEU), проте лише близько 10 % здійснювалося на мультимодальній основі, але це в більшості стосується контрейлерних поїздів «Викинг», «Зубр» тощо та окремих автотранспортних маршрутів. На теперішній час мультимодальні судоходні компанії працюють з українськими експортерами на умовах «FOB» й імпортерами на умовах «CIF», тобто доставка вантажу до/із морських портів здійснюється автотранспортом із завантаженням або вивантаження його в контейнери міжнародних мультимодальних судоходних компаній безпосередньо на складах портів. Це в основному пов'язане з відсутністю в Україні спільних з судоходними компаніями автотранспортних підприємств, які за угодами з

вантажовідправниками здійснювали б перевезення вантажів в контейнерах (власність судоходної компанії) «від дверей до дверей» [6]. Така технологія впроваджена в багатьох країнах світу і за рахунок пришвидшення обороту контейнерів з вантажами має конкурентну перевагу у порівнянні з діючими технологіями.

Що стосується вивезення/ввезення контейнерів в морські порти залізницями, то обсяг таких перевезень є не значним і складає лише 10 – 12 %. Таке положення пояснюється тим, що залізничний транспорт більш конкурентоспроможний при перевезеннях на значні відстані – від 350 км, непристосованістю портової інфраструктури до обслуговування вагонів та технології митного оформлення вантажів, неможливістю доставки контейнерів «від дверей до дверей» без додаткових операцій. На наш погляд залізнично-водні перевезення вантажів в контейнерах можуть бути ефективними також у співробітництві з мультимодальними судноплавними компаніями.

Для цього треба, наприклад, Українському державному центру транспортного сервісу «Ліски» надати статус мультимодального перевізника, який би за угодами з судноплавними компаніями здійснював залізничну наземну доставку вантажів в контейнерах за єдиним транспортним документом в експортно-імпортному і транзитному сполученні [8]. Для реалізації такої технології потрібно впровадити систему маршрутних потягів, які повинні курсувати за графіками у віддаленні міста України та забезпечувати конкурентоспроможність доставки вантажів в контейнерах «від дверей до дверей». Така технологія перевезень розпочала відпрацьовуватись на маршруті Іллічівськ – Київ – Іллічівськ. Головною особливістю проекту є те, що «Іллічівець» відправляється з кінцевих пунктів суворо за розкладом, незалежно від навантаження, при цьому розклад поїзда максимально наближений до розкладу судноплавних ліній. Перші результати експерименту свідчать, що вартість доставки вантажів на даному напрямку на 15 – 30 % нижче порівняно з перевезенням автотранспортом і підтверджує необхідність впровадження такої технології на інших маршрутах до віддалених вантажоутворюючих міст України [18]. Важливим етапом забезпечення транспортом міжнародної торгівлі є розширення комбінованих перевезень, особливо в залізнично-автомобільному сполученні. Контейнерно-контрейлерні системи активно діють у транспортних комплексах країн Західної Європи та США. Обсяги комбінованих перевезень у країнах ЄС за останні 20 років зросли на 50 % [13]. Сьогодні в Україні на експортно-імпортних та транзитних перевезеннях діють: 2 міжнародних контрейлерні поїзди «Вікінг» і «Зубр», 13 контейнерних поїздів. За 2013 р. вказаними поїздами перевезено біля 100 тис. TEU, зростання до 2012 р. склало 20,2 %, що в першу чергу пов'язане з введенням руху поїздів за розкладом незалежно від завантаження та встановленням «Укрзалізницею» знижок до тарифів на 20 %. Проте міжнародні комбіновані перевезення в напрямку Захід – Схід стримуються у зв'язку з відсутністю необхідного рухомого складу, обладнаного механізмами розсувних колісних пар, який би міг без обмежень експлуатуватися на залізницях як колії 1520 мм, так і колії 1435 мм і відповідати вимогам до вагонів, які використовуються у міжнародному сполученні (Пам'ятка ОСЖДО +P516 та Правило ППВ). У дещо вирашному положенні в цьому плані є вітчизняні вагони для інترمодальних перевезень, оскільки перевезення контейнерів у більшості випадків не потребують переходу рухомого складу з колії однієї ширини на колію іншої ширини через те, що на прикордонних переходах за наявності високооснащених терміналів здійснюється перевантаження контейнерів на рухомий склад приймаючої сторони. Для будівництва спеціалізованих вагонів-платформ для контейнерно-контрейлерних міжнародних перевезень в напрямках

«Схід – Захід» необхідні великі обсяги інвестицій, що в перспективі стає стримуючим фактором в розвитку таких ефективних перевезень. До найперспективніших напрямків комбінованих перевезень належать перевезення територіями України і Польщі, через міжнародний коридор № 3, використовуючи залізничну лінію стандарту 1520 мм від прикордонного переходу Ізов – Хребешув до Катовице, а також коридор Балтика – Чорне море [13].

Варто зазначити, що останнім часом Мінінфраструктури України вживаються заходи щодо удосконалення перевезення контейнерів у міжнародному сполученні, зокрема, розроблено спеціальний проект Закону України «Про контейнерні перевезення», підготовлені зміни до статті 6 Закону України «Про транзит вантажів», які передбачають умови впровадження «Трансшипменту» в портах для підакцизних вантажів. Новий Митний кодекс України (чинний з червня 2012 р.) надав можливість організувати внутрішній трансшипмент. Це означає, що контейнер, що було вивантажено в торговельному морському порту з іноземного судна, може в подальшому доставлятися без розмитнення з морського порту річковим судном внутрішніми водними шляхами (Дніпро, Дунай та ін.). Однак до таких змін не створені необхідні умови на річковому транспорті України.

Річковим транспортом сьогодні перевозиться тільки 0,25 % вантажів від загального обсягу перевезень всіма видами транспорту, тоді як в країнах ЄС – 3,5 %, США – 7,6 %, Китай – 15,4 %, Росія – 1,3 %. У Німеччині щорічно перевозиться 300 млн тонн річковим транспортом і 300 млн тонн залізничним, в Франції відповідно – 110 і 100 млн тонн тощо. Сьогодні на внутрішніх водних шляхах продовжує залишатися організаційно-економічний і правовий хаос, який негативно впливає на відновлення річкових перевезень в Україні. Наприклад, утримання шлюзів і підняття ферм залізничних мостів фінансується за рахунок судовласника, а це збільшило річкові тарифи на 30 – 40 %. На всіх внутрішніх водних шляхах світу утримання шлюзів фінансується із державного бюджету або за рахунок власників гідроелектростанцій. Або другий приклад, державні чиновники, не маючи на те законних прав, впроваджують різні каналні та портові збори в річкових портах, що також збільшує наскрізні ставки і знижує конкурентоспроможність як вітчизняного флоту, так і річкових портів в порівнянні з залізничним і автомобільним транспортом. Все вказане та багато інших негативних факторів, які стримують розвиток річкового судноплавства, пов'язане з відсутністю потрібної законодавчої бази. Для створення умов пріоритетного розвитку внутрішнього водного транспорту слід пришвидшити прийняття Закону України «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України», впровадження єдиного збору із суден за використання внутрішніх водних шляхів та багато інших нормативних актів. Тільки після впровадження законодавчих, організаційно-економічних та техніко-технологічних заходів можна відновити вантажні і пасажирські перевезення річковим транспортом, зокрема і в міжнародному сполученні. В одній науковій статті неможливо обґрунтувати всі напрями удосконалення транспортного забезпечення міжнародної торгівлі, але впровадження запропонованих організаційно-технологічних і логістичних систем значно підвищить рівень торговельного обороту України, зокрема з країнами Європейського Союзу у зв'язку зі створенням зони вільної торгівлі.

Висновки та пропозиції

1. Аналізуючи основні теорії міжнародної торгівлі було виявлено низку закономірностей, які обґрунтовують необхідність випереджального зростання торгівлі послугами, зокрема транспортними, порівняно з темпами самої міжнародної торгівлі. Доведено, частка послуг від перевезення вантажів і пасажирів у цілому по краї-

ні складає лише 10 і 15 % від загального обсягу транспортних послуг і має тенденцію до зменшення, що підтверджує висновки про використання на більшій частині ланцюга доставки вантажу іноземних транспортних засобів, а країна щорічно недоотримує біля 3 млрд дол. США валютних надходжень.

2. Набуло подальшого розвитку обґрунтування щодо відкритості економіки, доведено, що зростання її рівня від 40 % і вузькому асортименті експортних товарів може призвести до будь-яких негараздів, пов'язаних із економічними кризами.

3. З метою випереджального транспортного забезпечення міжнародної торгівлі наводяться основні напрями розвитку транспортних систем в умовах створення зони вільної торгівлі України з країнами ЄС, зокрема удосконалення міжнародних перевезень вантажів в контейнерах, впровадження мультимодальних, інтермодальних і комбінованих (контрейлерні, бімодальні) технологій перевезення вантажу «від дверей до дверей», що значно пришвидшить та скоротить час доставки товарів в експортно-імпортовому сполученні.

ЛІТЕРАТУРА

1. Савельєва І. В. Принципы стратегического управления в деятельности оператора портового контейнерного терминала: [монографія] / І. В. Савельєва. – Одеса: Астропринт, 2012. – 298 с.
2. Малахова О. А. Проблеми розвитку міжнародної транспортної системи в умовах удосконалення інтермодальних перевезень / О.А. Малахова, М.Й. Селеші // Збірник наукових праць «Вісник Національного технічного університету» Харківський політехнічний інститут». Тематичний випуск: Нові рішення в сучасних технологіях. – Харків: НТУ «ХП». – 2009. – № 8. – С. 48 – 51.
3. Горянов А. Н. Современные методы и модели транспортного обслуживания логистических систем / А. Н. Горянов, М. В. Ольхова // Збірник наукових праць «Вісник Національного технічного університету» Харківський політехнічний інститут». Тематичний випуск: Нові рішення в сучасних технологіях. – Харків: НТУ «ХП». – 2009. – № 8. – С. 51 – 64.
4. Бакаєва І. Г. Міжнародна економіка: Навчально-методичний посібник / І. Г. Бакаєва, П. І. Підлісний, П. А. Швець, М. М. Чеховська. – К: ДЕТУТ, 2012. – 291 с.
5. Небава М. І. Теорія макроекономіки: Навчальний посібник / М. І. Небава. – К: Видавничий дім «Слово», 2005 – 536 с.
6. Підлісний П. І. Передумови організації мультимодальних перевезень вантажів вітчизняними операторами на міжнародному ринку транспортних послуг / П.І. Підлісний, А.М. Брайковська // Економіст. – 2011. – № 10 (300) – С. 64 – 74.
7. Підлісний П. І. Підвищення ефективності змішаних вантажних перевезень за рахунок впровадження мультимодальних технологій/ П.І. Підлісний, А.М. Брайковська // Формування ринкових відносин в Україні – 2013 – №2 – с. 67 – 74.
8. Підлісний П. І. Стан та тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень / П.І. Підлісний, А.М. Брайковська // Збірник наукових праць ДЕТУТ «Економіка і управління». – К.: ДЕТУТ – 2012. – Вип. 19. – С. 7 – 19.
9. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 року №1955 – ІV [електронний ресурс]. – <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>.
10. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Розпорядження КМ України від 20 жовтня 2010 року № 2174 [електронний ресурс]. – <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
11. Мочерний С. В. Економічний енциклопедичний словник: У 2 т. / С. В. Мочерний, Я. С. Ларіна, О. А. Усенко, С. І. Юрій // Львів: Світ – 2005, Т. 1.– 616 с., Т. 2. – 568 с.
12. Одягайло М.Б. Міжнародна економіка: Навч. посібник / Б. М. Одягайло. – К.: Знання, 2006. – 407 с.
13. Баланов В.О. Огляд раціональних шляхів розвитку залізничних перевезень міжнародними транспортними коридорами [електронний ресурс]. – <http://tsst.diiit.edu.ua/issue/view/1002>.
14. Савченко А. Г. Макроекономіка: Підручник. / А.Г. Савченко. – К.: КНЕУ, 2005. – 441 с.
15. Даниленко О.Л. Відкрита економіка як передумова взаємодії внутрішнього та зовнішнього ринків /О.Л. Даниленко // Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. Економічна серія. – 2005. – № 668. – С. 19 – 23.
16. Кадочников П.А. К вопросу о наличии деглобализации в мировой торговле / П.А.Кадочников, Т.М. Алиев // Экономическая политика. – М.: – 2014. – № 5. – С. 127 – 149.

17. Любохинець Л. М. Розвиток транзитних перевезень в Україні / Л. М. Любохинець // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2010. – № 28. – С. 219 – 227.

18. Брайковська А. М. Об'єктивна необхідність забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень/ А.М. Брайковська // Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 20. – С. 64 – 77.

REFERENCES

1. Savel'eva I. V. *Pryntsypy stratehicheskoho upravleniya v deyatel'nosti operatora portovoho konteynernoho termynala. Monohrafiya* [Principles strategic management activities in port container terminal operator. Monograph]- Odessa: Astroprint, 2012. – 298 p.

2. Malakhova O. A. Problemy rozvytku mizhnarodnoyi transportnoyi systemy v umovakh udoskonalennia intermodal'nykh perevezen' [Problems of international transportation system in terms of improving intermodal transport] *Zbirnyk naukovykh prats' «Vistnyk Natsional'noho tekhnichnoho universytetu «Kharkivs'kyi politekhnichnyi instytut». Tematychnyi vypusk: Novi rishennia v suchasnykh tekhnolohiakh.* – Kharkiv: NTU «KhPI». – 2009. – №8 – P. 48 – 51.

3. Horyanov A. N. Sovremennye metody i modeli transportnoho obsluzhivaniya lohystychnykh system [Modern methods and models of vehicle logistic systems] *Zbirnyk naukovykh prats' «Vistnyk Natsional'noho tekhnichnoho universytetu «Kharkivs'kyi politekhnichnyi instytut». Tematychnyi vypusk: Novi rishennia v suchasnykh tekhnolohiakh.* – Kharkiv: NTU «KhPI». – 2009. – № 8. – P. 51 – 64.

4. Bakaieva I. H. *Mizhnarodna ekonomika. Navchal'no-metodychnyi posibnyk* [International Economics. Textbook]. – K.: DETUT, 2012 – 291 p.

5. Nebava M. I. *Teoria makroekonomiky. Navchal'nyi posibnyk* [Theory of macroeconomics. Textbook]. – K.: Vydavnychi Dim «Slovo», 2005. – 536 p.

6. Pidlisnyi P. I. Peredumovy orhanizatsii mul'tymodal'nykh perevezen' vantazhiv vitchyznyanymy operatoramy na mizhnarodnomu rynku transportnykh posluh [Background of multimodal transport operators in the domestic international transport market] *Ekonomist* – 2011 – №10 (300) – P. 64 – 74.

7. Pidlisnyi P. I. Pidvyshchennia efektyvnosti zmishanykh vantazhnykh perevezen' za rakhunok vprovadzhennia mul'tymodal'nykh tekhnolohii [Improving the efficiency of multimodal transportation by introducing multimodal technologies] *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini* – 2013 – № 2 – P. 67 – 74.

8. Pidlisnyi P. I. Stan ta tendentsii rozvytku zmishanykh vantazhnykh perevezen' [Status and trends of combined freight transportation development] *Zbirnyk naukovykh prats' DETUT «Ekonomiky i upravlinnia».* – K.: DETUT – 2012 – vyp. 19. – P. 7 – 19.

9. Zakon Ukrainy [Law of Ukraine] «Pro transportno-ekspedytors'ku diial'nist'» vid 1 lypnia 2004 roku №1955 – IV [elektronnyi resurs]. – <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>

10. *Transportna stratehiia Ukrainy na period do 2020 roku. Rozporiadzhennia KM Ukrayiny vid 20 zhovtnia 2010 roku № 2174* [Resolution of the Cabinet of Ukraine on October 20, 2010 № 2174] [elektronnyi resurs]. – <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-r>

11. Mochernyi S. V. *Ekonomichni entsyklopedychnyi slovnyk u dvokh tomakh* [Economic encyclopaedic dictionary in two volumes] – L'viv: Svit. – 2005, T.1– 616 p., T.2.–568 p.

12. Odiashilo M. B. *Mizhnarodna ekonomika: Navch. posibnyk* [International economy: Textbook]. – K.: Znannia, 2006. – 407 p.

13. Balanov V.O. *Ohliad ratsionalnykh shliakhiv rozvytku zaliznychnykh perevezen mizhnarodnymy transportnymy korydoramy* [Review on efficient ways of rail transport development by international transport corridors] [elektronnyi resurs]. – <http://tstt.diit.edu.ua/issue/view/1002>

14. Savchenko A. H. *Makroekonomika. Pidruchnyk.* [Macroeconomics. Textbook]: – K.: KNEU, 2005. – 441 p.

15. Danylenko O.L. Vidkryta ekonomika yak peredumova vzaemodii vnutrishnoho ta zovnishnoho rynkiv [Open economy as a prerequisite for the interaction of internal and external markets]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V.N. Karazina. Ekonomichna seriia.* – 2005. – № 668. – P. 19 – 23.

16. Kadochnikov P.A., K voprosu o nalychyi dehglobalizatsyi v myrovoi torhovle [On the question of availability de-globalization of world trade] *Zh.: Ekonomycheskaia polityka.* – M.: – 2014. – № 5. – P. 127 – 149.

17. Liubokhynets L. M. Rozvytok tranzytnykh perevezen v Ukraini [Transit transport development in Ukraine] «*Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury*» – 2010. – № 28. – P. 219 – 227.

18. Braikovska A.M. Ob'iektyvna neobkhdnist zabezpechennia konkurentospromozhnosti operatorskykh kompanii na rynku zaliznychno-morskykh perevezen [Objective need to ensure competitiveness of operator companies in the rail and maritime transport] *Zbirnyk naukovykh prats DETUT: Serii «Ekonomiky i upravlinnia».* – 2012. – Vyp. 20. – P. 64 – 77.

УДК 656:658

*Ірина Садловська, д. е. н., доцент
(заступник директора Департаменту економіки та фінансів – начальник
відділу бюджету та фінансового регулювання Міністерства інфраструктури
України, професор кафедри «Менеджмент організацій і логістики» Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

ПРІОРИТЕТИ РЕФОРМУВАННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ

У статті розкрито пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури та дорожнього комплексу в Україні. Подальший розвиток залізничного транспорту відбуватиметься шляхом його модернізації; розмежування вантажного та пасажирського руху і подальшого збільшення пропускної здатності транспортної інфраструктури у напрямках міжнародних транспортних коридорів; розмежування господарських функцій і функцій державного управління; оновлення виробничих потужностей залізничного транспорту; запровадження швидкісного руху; застосування нових інноваційних технологій перевезень і обслуговування клієнтів. Формування ефективної інфраструктури водного транспорту відбуватиметься шляхом перетворення державних морських торговельних портів на сучасні модернізовані інфраструктурні об'єкти; впровадження нової тарифної політики, що дозволить підвищити конкурентоспроможність українських портів; розширення мережі мультимодальних перевезень суднами «ріка – море» та круїзних, прогулянкових маршрутів; підвищення безпеки на внутрішніх водних шляхах. Розвиток авіаційного транспорту має відбуватися шляхом розбудови нових транспортних пасажирських ліній між містами України та з іншими регіонами світу, розбудови сучасного аеропортового господарства. З метою розбудови сучасної мережі автомобільних доріг доцільним є завершення процесу реформування системи державного управління у сфері дорожнього господарства, підвищення відповідальності регіональних, місцевих органів за стан та перспективний розвиток автомобільних доріг; розбудова сучасної мережі автодоріг. Необхідним є створення умов для розвитку ринку автомобільних перевезень на засадах вільної прозорої конкуренції; оновлення автотранспортного парку; підвищення рівня безпеки перевезень на транспорті; формування системи державного нагляду за безпекою руху.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, дорожній комплекс, реформування транспортної інфраструктури, модернізація транспортної інфраструктури.

© Садловська І. П., 2014

*Ирина Садловская, д. э. н., доцент
(заместитель директора Департамента экономики и финансов – начальник отдела бюджета и финансового регулирования Министерства инфраструктуры Украины, профессор кафедры «Менеджмент организаций и логистики» Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

ПРИОРИТЕТЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА В УКРАИНЕ

В статье раскрыты приоритеты реформирования и модернизации транспортной инфраструктуры и дорожного комплекса в Украине. Повышение эффективности использования транзитного потенциала Украины, дальнейшая интеграция национальной транспортно-транзитной системы в мировую транспортную сеть будет обеспечиваться путем ускорения адаптации украинского законодательства к международным требованиям, упрощения и модернизации процедур при пересечении товарами и транспортными средствами таможенной границы Украины, внедрения процедуры «единого окна» в морских и речных портах; развития сети грузовых таможенных комплексов и логистических центров в зоне их притяжения к крупным транспортным узлам. Развитие железнодорожного транспорта будет происходить путем его модернизации; разграничения грузового и пассажирского движения и дальнейшего увеличения пропускной способности транспортной инфраструктуры; разграничения хозяйственных функций и функций государственного управления с целью повышения эффективности управления железнодорожным транспортом; обновления производственных мощностей железнодорожного транспорта; внедрения скоростного движения; применения новых инновационных технологий перевозок и обслуживания клиентов. Формирование эффективной, технологической и конкурентоспособной инфраструктуры водного транспорта будет происходить путем преобразования государственных морских торговых портов в современные модернизированные инфраструктурные объекты, которые способны обеспечить полный комплекс качественных услуг для потребителей; внедрения новой тарифной политики, что позволит повысить конкурентоспособность украинских портов; расширения сети мультимодальных перевозок судами «река – море» и круизных, прогулочных маршрутов; повышения безопасности на внутренних водных путях. Развитие авиационного транспорта должно происходить на основе внедрения европейских стандартов по обеспечению безопасности авиации и защиты прав грузовладельцев и пассажиров, путем развития новых транспортных пассажирских линий между городами Украины и с другими регионами мира, развития современного аэропортового хозяйства. С целью развития современной сети автомобильных дорог, содержания их в эксплуатационном состоянии и снижения уровня аварийности на дорогах целесообразно завершение процесса реформирования системы государственного управления в сфере дорожного хозяйства, повышение ответствен-

ности региональных, местных органов за состояние и перспективное развитие автомобильных дорог; развитие современной сети автодорог. Необходимо создание условий для развития рынка автомобильных перевозок на основе свободной прозрачной конкуренции; обновление автотранспортного парка, наращивание объемов выпуска отечественными предприятиями автомобильной техники для грузовых и пассажирских перевозок с учетом европейских требований; повышение уровня безопасности перевозок на транспорте и безопасности дорожного движения, формирование системы государственного надзора за безопасностью движения.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, дорожный комплекс, реформирование транспортной инфраструктуры, модернизация транспортной инфраструктуры.

*Iryna Sadlovska, Doctor of Economic Sciences, docent
(deputy director of the department of economy and finances of Ministry of infrastructure of Ukraine, professor of the chair of management of organizations and logistic of the State Economy and Technology University of Transport)*

PRIORITIES OF REFORMING AND MODERNIZATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND ROAD COMPLEX IN UKRAINE

In the article priorities of reformation and modernization of transport infrastructure and road complex in Ukraine are exposed. Increase of efficiency of the Ukraine transit potential use, further integration of the national transport-transit system in the world transport network will be provided by the acceleration of the Ukrainian legislation adaptation to the international requirements, simplifications and modernizations in procedures at crossing by commodities and transport vehicles of Ukraine custom border, introductions of procedure of «single window» in marine and river ports; development of network of freight custom complexes and logistic centers in the zone of their attraction to large transport nodes. Development of railway transport will take place by its modernization; differentiations of freight and passenger motion and further increase of transport infrastructure carrying capacity; differentiations of economic functions and functions of state administration with the purpose to increase management efficiency on railway transport; updating of production capacities of railway transport; introductions of speed traffic; application of new innovative technologies to transportation and customer service. Forming of effective, technological and competitive infrastructure of water-transportation will take place by transformation of state marine trade ports to the modern modernized infrastructural objects, that are able to provide the complete complex of quality services for consumers; introductions of new tariff policies, that will allow to promote Ukrainian ports competitiveness; expansions of network of multimodal transportations by «river-sea» and cruise vessels, excursion routes; increases of safety on inland water-ways. Development of aviation is to take place on the basis of introduction of the European standards providing safety of aviation and protection of rights for the owners of goods and for passengers, by

development of new transport passenger lines between the cities of Ukraine and other regions of the world, development of modern airport facilities. To develop modern highways network to maintain them in proper operating conditions and to reduce the accidents level, the completion of the reforms in the state administration system concerning the road facilities maintenance, an increase of regional and state bodies' responsibility for road conditions and development promises, the development of modern highways network are urgently necessary. Its necessary to create conditions for motor-car transportation market development based on free transport competition; to update motor transport fleet; to increase safety level on transport; to increase the volumes of freight and passenger motor-car equipment and machinery's output by national enterprises meeting the European requirements; to form the state supervision system on traffic safety.

Keywords: transport infrastructure, road complex, reformation of transport infrastructure, modernization of transport infrastructure.

Постановка проблеми. Транспортна інфраструктура відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни: розвинені транспортна система та дорожнє господарство є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення.

Вигідне географічне розташування України, наявність морських торговельних портів, розгалуженої мережі залізниць, автомобільних доріг створюють передумови для збільшення обсягу транзитних вантажів у північно-південних та західно-східних напрямках, подальшої інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейсько-азіатської транспортної системи.

Проте під впливом низки внутрішніх та зовнішніх факторів комплексний розвиток сучасної транспортної інфраструктури не відбувається: існуюча структура управління транспортно-дорожнім комплексом, стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання послуг, перешкоджають її ефективному функціонуванню та розвитку, потребують реформування та модернізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В Україні, незважаючи на наявність затвердженої Транспортної стратегії на період до 2020 р., відсутнє стратегічне бачення перспектив розвитку конкурентних переваг транспортно-дорожньої галузі порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку і виробничої спеціалізації країн [1].

Мета статті. Зважаючи на вищевикладене, важливим є визначення і обґрунтування пріоритетів реформування транспортно-дорожнього комплексу, що дозволить забезпечити відповідний сучасним світовим вимогам його розвиток та сприятиме подальшій інтеграції до європейської та азійської транспортних систем.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортна інфраструктури представлена автомобільними дорогами, залізничними коліями, судноплавними шляхами, аеропортами, аеронавігаційною системою забезпечення безпеки повітряного руху, морськими і річковими портами, інфраструктурою пунктів пропуску на митному кордоні тощо.

Показники динаміки розвитку транспортної характеризуються нестабільністю і цілком залежать від макроекономічних факторів розвитку: у 2007 р. галуззю досягнуто найвищі за десятиріччя показники розвитку, далі відбувся спад внаслідок

світової фінансово-економічної кризи, у 2011 р. галузь знову демонструвала зростання, у 2012 р. проблеми посткризового відновлення загострилися.

Свідченням фінансово-економічних проблем в галузі є уповільнення зростання обсягів вантажних і пасажирських перевезень: обсяги перевезень вантажів у 2012 р. становили 644,9 млн тонн і не досягли рівня 2007 р. (708,7 млн тонн.). Залізничним транспортом, який у загальній структурі перевезень вантажів становить більше 70 %, перевезено 89 % вантажів від рівня 2007 р. Тільки автомобільним транспортом у 2012 р. досягнуто зростання обсягів перевезень вантажів в розмірі 179,0 млн т вантажів, що порівняно з 2007 р. на 5,5 % вище.

Внаслідок скорочення обсягів переробки експортних вантажів через зміну ринкової кон'юнктури у період світової фінансово-економічної кризи на окремі види продукції, що виробляються в Україні, та через зменшення обсягів перевезень транзитних вантажів, які були спрямовані в обхід України, обсяги переробки вантажів морськими і річковими портами скоротилися у 2012 р. на 9 % порівняно з 2007 р.

У зв'язку зі скороченням попиту на транспортні послуги певних категорій населення внаслідок зменшення їхніх доходів, а також зростання тарифів на проїзд, пасажирські перевезення в останні роки мають негативну динаміку майже за всіма видами транспорту, крім авіаційного: у 2012 р. загальний обсяг перевезень пасажирів порівняно з 2007 р. скоротився на 17 %, зокрема залізничним транспортом – на 4,5 %, автомобільним – на 17,3 %, водним на – 30 %, міським електротранспортом на – 18,4 %. Залишається низькою якість послуг та недостатнім рівень безпеки перевезень.

У структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, що прямують через кордони України, транзит становить майже 40%, що обумовлено вигідним геополітичним розташуванням України, активним розвитком на її території міжнародних транспортних коридорів, а також наявними потужностями з переробки транзитних вантажів у морських торговельних портах, забезпеченням трубопровідним транспортом транзиту вуглеводної сировини до європейських країн та Туреччини, інфраструктурою автомобільних доріг. Проте внаслідок впливу світової фінансово-економічної кризи транзитний вантажопотік у період з 2007 по 2012 рр. скоротився більше ніж утричі. Транзитні перевезення вантажів залізничним транспортом зменшилися на 59 %, що частково пояснюється переорієнтацією перевізників на автомобільний транспорт.

Переорієнтація транзитних вантажопотоків з вітчизняних морських портів пов'язана з тим, що вони не вигідно відрізняються від портів країн-конкурентів за показниками тарифів на переробку контейнерів та зборів за захід суден до портів України. Значну частку в вантажах, які переорієнтовані, складають нафтопродукти, оскільки більше 80 % казахської нафти експортується до Італії, Китаю та Туреччини.

З метою розвитку транзитного потенціалу країни на залізничному транспорті забезпечується розбудова сучасної системи транспортно-логістичних центрів. На сьогодні контейнерні термінали на станціях Одеса – Ліски, Дніпропетровськ – Ліски, Луганськ – Ліски, Донецьк – Ліски, Харків – Ліски обслуговують контейлерний потяг «Вікін». У рамках розвитку Українсько-Угорського співробітництва передбачається формування логістичної зони Кішварда– Захонь – Чоп – Ужгород на території обох країн з створенням міжнародного перевантажувального транспортно-логістичного вузла. Реалізується програма електрифікації залізниць, що сприятиме прискоренню переміщення транзитних вантажів, які прямують до чорноморських портів. Впроваджується електронний документообіг для транзитних перевезень з країнами ЄС, зокрема Польщею, Словаччиною, Угорщиною. Реалізуються

заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС на засадах активної співпраці у розбудові колії 1520 км на території Західної Європи, а також модернізації існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля. Активізується розвиток мультимодальних перевезень: одним з найпоширеніших видів комбінованих перевезень є контейнерні та контрейлерні потяги, які формуються на території як України («Вікінг» і «Ярослав»), так і інших країн, насамперед Білорусі («Зубр»).

На водному транспорті розбудовується канал Дунай – Чорне море на українській ділянці морської акваторії, а саме: завершене будівництво огорожувальної дамби морського підхідного каналу довжиною 2,73 км, що дозволяє зменшити обсяги днопоглиблювальних робіт, відповідних витрат на утримання ходу, стабілізувати величину прохідного осідання по глибоководному судновому ходу.

Спрощено вхід в українські річкові порти іноземним суднам, з власниками яких укладено міжнародні договори про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, що сприятиме відродженню транзитних перевезень річковим транспортом. На світовому транспортному ринку розвитку набувають комбіновані «ро-ро» перевезення за участю судноплавних компаній (ріка – море) в басейнах річок Рейн – Дунай територією Німеччини, Австрії, Угорщини, Словаччини, Румунії, що також мають зв'язок з Дніпром через морські маршрути Чорного моря і які у подальшому можуть розвиватися за участю України.

Удосконалюється організаційно-правовий механізм проходження транзитних вантажів через акваторію морських портів: забезпечується приймання вантажів у режимі траншипмент; обмежено тривалість митного контролю в портах транзитних контейнерів на території морських портів; впроваджується принцип так званої «вільної практики», коли вантажна обробка судна розпочинається задовго до появи на борту представників контрольних органів, що дозволяє скоротити час обробки суден майже вдвічі, прискорити проходження вантажу, у т.ч. транзитного.

У провідних морських торговельних портах (Одеському, Іллічівському, Южному, Маріупольському, Херсонському) реалізуються програми розвитку щодо розширення та модернізації портової інфраструктури, зміцнення потужностей залізничних підходів, що дозволяє оптимізувати термін обробки вагонів з транзитним вантажем. Надано знижки у розмірі 50% від граничної акордної ставки плати на переробку окремих видів вантажів, що дало можливість залучити додаткові транзитні вантажопотоки.

На автомобільному транспорті за період з 2008 р. по 2012 р. відремонтовано близько 5000 км доріг; спрощено процедури державного контролю, зокрема шляхом удосконалення взаємодії підрозділів, що здійснюють контрольні функції у пунктах пропуску через державний кордон України. Впроваджується електронний документообіг для попереднього інформування митних органів України про товари, що перевозяться транзитом територією країни.

На авіаційному транспорті триває робота з укладення Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, яка передбачає єдині умови на світовому ринку авіаперевезень шляхом приведення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність до норм і стандартів ЄС, що сприятиме залученню транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України.

Проте, незважаючи на комплекс заходів, що реалізуються, існують проблеми, які гальмують розвиток транзитного потенціалу України: недосконалі транспортна інфраструктура перевезень, що призводить до зростання конкуренції з боку РФ,

Румунії, Молдови, Білорусі щодо залучення на свою територію традиційних для України і нових транзитних потоків; неефективна тарифна політика на транспорті, зокрема, надмірні ставки портових зборів у порівнянні з іншими чорноморськими портами стримують нарощування обсягів обробки транзитного вантажу у вітчизняних морських торговельних портах на користь морських портів Румунії, Молдови та інших країн чорноморського басейну; тривала лібералізація митних процедур на прикордонних станціях при перевезенні транзитних вантажів; відсутність гарантій захисту прав інвесторів при вкладенні коштів у розвиток транспортної інфраструктури та її модернізацію.

У стратегії розвитку України і модернізації реального сектору економіки країни важливе значення відіграє розбудова транспортної інфраструктури, що передбачає реалізацію державної політики реформування та розвитку транспортно-дорожнього комплексу у напрямках підвищення ефективності управління на транспорті, оновлення існуючих і будівництва нових транспортних об'єктів, поліпшення якості, безпеки та доступності транспортних послуг для забезпечення потреб економіки та громадян у перевезеннях [1]. Реформування та розвиток транспортної інфраструктури та дорожнього господарства відбувається за такими основними напрямками: реформування залізничного транспорту; розмежування функцій державного і господарського управління; реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування державного і місцевого значення; оновлення рухомого складу (парку пасажирських автобусів, міського електричного, морського та річкового транспорту); підвищення рівня безпеки транспортних перевезень; розвиток потенціалу наявної транспортної інфраструктури; реалізація проектів щодо розвитку транспортної інфраструктури; створення умов для залучення інвестицій; збільшення фінансування галузі; підвищення якості та доступності транспортних послуг; створення умов для розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг.

Щодо реформування і оптимізації діяльності залізничного транспорту і розбудови інфраструктури залізничних перевезень досягнуто певних зрушень. З метою розмежування функцій державного і господарського управління, які на сьогодні виконуються Державною адміністрацією залізничного транспорту України, у 2012 р. прийняті та набули чинності Закони України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р. № 4442-VI, який визначає правові, економічні та організаційні умови утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, а також «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23.02.2012 р. № 4443-VI [2]. Запроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів на маршрутах Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Донецьк, на напрямках впровадження швидкісного руху реконструйовано та збудовано об'єкти залізничної інфраструктури загальною протяжністю 1492 км. У м. Донецьку та Луцьку оновлено та побудовано вокзальні комплекси, завершено будівництво пасажирського вокзального комплексу на станції «Дарниця», а також залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві. Розпочалося будівництво нового Бескидського залізничного тунелю, який має забезпечити стабільне сполучення України з країнами Центральної та Південної Європи та транзитні потоки. Впроваджено електронну систему продажу залізничних проїзних квитків, яка має комфортний інтерфейс користувача для формування маршруту і дозволяє пасажиром оплатити через мережу Інтернет обрані проїзні документи практично усіма діючими в Україні платіжними інструментами безготівкових розрахунків фізичних осіб. Введено нову систему кла-

сифікації пасажирських поїздів, яка інформує споживача про рівень якості надання послуг з перевезень залежно від класу поїзда та вагона.

Державна політика реформування та розвитку водного транспорту спрямована на забезпечення конкурентоспроможності національної інфраструктури водного транспорту і, зокрема, морських торговельних портів, розвиток судноплавства внутрішніми водними як альтернативного екологічного виду перевезень. Правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності водного транспорту визначені в законі України «Про морські порти України», що передбачає встановлення нових правил поведінки суб'єктів портової діяльності, визначає заходи щодо реформування портової галузі України [3]. Створено правові умови для модернізації системи управління морською галуззю, розмежування державних і господарських функцій в портах.

Державна політика щодо розвитку авіаційного транспорту спрямована на удосконалення нормативно-правової бази відповідно до міжнародних вимог, розбудову аеропортової інфраструктури та розвиток внутрішніх авіаперевезень. Прийнятий новий Повітряний кодекс України регулює відносини в галузі цивільної авіації, встановлює правові основи діяльності в авіаційній галузі та використання повітряного простору України для забезпечення потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях і адаптує авіаційну галузь України до норм і правил Європейського Союзу, відповідає вимогам міжнародних організацій у сфері безпеки польотів, аеронавігації та захисту прав пасажирів [4].

У галузі автомобільного транспорту реформування та розвиток спрямовані на створення прозорих конкурентних умов на ринку автомобільних перевезень, запровадження сучасних технологій регулювання руху, запровадження європейських екологічних норм, підвищення безпеки руху. Відбувається реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування державного і місцевого значення, суть якого полягає у перерозподілі основних повноважень та обов'язків між органами управління автомобільними дорогами загального користування державного та місцевого значення, підвищенні відповідальності місцевих органів влади за розвиток та утримання доріг місцевого значення із передачею відповідних фінансових ресурсів з центру на місця [5]. Здійснено оптимізацію класифікації автомобільних доріг загального користування: територіальні дороги, які згідно з чинним законодавством належали до автомобільних доріг місцевого значення, віднесено до автомобільних доріг державного значення. Реконструйовано та капітально відремонтовано дороги Київ – Чоп на ділянці Житомир – Київ, Київ – Харків – Довжанський, трасу Запоріжжя – Донецьк, завершено реконструкцію та ремонт автодороги першої категорії Знам'янка – Луганськ – Изварине на ділянці Дніпропетровськ – Донецьк – Луганськ, відкрито рух по Ясинуватській розв'язці, що на підході до м. Донецька. Завершено розбудову міжнародних пунктів пропуску для автомобільного сполучення через державний кордон: «Краковець», «Дякове», «Порубне», «Нові Яриловичі», «Виступовичі», Гонтівка», «Щегині», «Ужгород», «Чоп» (Тиса).

Одним із завдань модернізації економіки України є створення сприятливих умов і реальних можливостей для розвитку транспортно-транзитного потенціалу України на засадах інтенсивного розвитку. Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів дозволить пришвидшити структурні трансформації у транспортній галузі і сприятиме реалізації стратегічно важливих проектів, спрямованих на оновлення транспортної інфраструктури і забезпечення високих стандартів транспортних послуг.

Необхідність стимулювання структурних трансформацій у транспортній галузі зумовлює потребу в розробленні та впровадженні нових механізмів залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури, зокрема державно-приватного партнерства, умовами якого є узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди, незмінність цільового призначення та форми власності державних та комунальних об'єктів, переданих приватному партнеру, справедливий розподіл між державними та приватними партнерами ризиків, визначення приватного партнера на конкурсних засадах, рівність прав державних та приватних партнерів.

Світовий досвід свідчить, що концесія є сучасним і затребуваним інструментом залучення інвестицій: у Франції, Італії, Іспанії понад 30 років дорожнє господарство фінансується здебільшого концесійними капіталовкладеннями. Франція має 5830 км автомобільних доріг, побудованих і експлуатованих на умовах концесії. Загальна довжина іспанських автобанів, побудованих концесіонерами, складає близько 1000 км. Німеччина розширює практику залучення приватного капіталу на будівництво і утримання автомобільних доріг, багато швидкісних магістралей вже окупились під час концесії, передані державі і є безкоштовними.

За моделлю державно-приватного партнерства в Україні реалізовуватимуться національні проекти, спрямовані на залучення інвестицій в Україну та принципово нове сприйняття України в світі: організація і будівництво залізничного пасажирського сполучення м. Київ – міжнародний аеропорт «Бориспіль» під назвою «Повітряний експрес», будівництво міської кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва на ділянці Київ – Бориспіль, дороги від Подільського мостового переходу через р. Дніпро з будівництвом транспортної розв'язки.

У реалізації державної інвестиційної політики важливе значення мають фінансово-кредитні механізми стимулювання структурних трансформацій у транспортній галузі, зокрема надання державної підтримки, використання лізингових схем оновлення рухомого складу на транспорті. Для зростання ефективності функціонування вітчизняної транспортної інфраструктури потрібний комплекс термінових, короткострокових і перспективних заходів, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу відповідно до світових тенденцій у транспортній сфері, забезпечували більш повну реалізацію вимог світової економіки.

З метою розбудови сучасної мережі автомобільних доріг, утримання їх в експлуатаційному стані та зниження рівня аварійності на дорогах доцільним є завершення процесу реформування системи державного управління у сфері дорожнього господарства, підвищення відповідальності регіональних, місцевих органів за стан та перспективний розвиток автомобільних доріг; розбудова сучасної мережі автодоріг, зокрема забезпечення пріоритетного розвитку автомобільних доріг державного значення та приведення їх стану у відповідність з існуючими нормативними вимогами, розвиток доріг між обласними центрами та промисловими вузлами, а також сільських доріг. Необхідним є створення умов для розвитку ринку автомобільних перевезень на засадах вільної прозорої конкуренції; оновлення автотранспортного парку, нарощування обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних і пасажирських перевезень з урахуванням європейських вимог щодо їхньої економічності й екологічності; підвищення рівня безпеки перевезень на транспорті та безпеки дорожнього руху, формування системи державного нагляду за безпекою руху, підвищення технічних стандартів і стандартів техніки безпеки до європейського рівня.

Розвиток авіаційного транспорту, що може стати рушійною силою поглиблення міжнародного співробітництва і розвитку бізнесу, а також сприятиме внутрішньому повітряному сполученню і більш широкому використанню туристичного потенціалу країни, має відбуватися на засадах впровадження європейських стандартів щодо гарантування безпеки авіації та захисту прав вантажовласників і пасажирів, шляхом розбудови нових транспортних пасажирських ліній між містами України та з іншими регіонами світу, розбудови сучасного аеропортового господарства.

Формування ефективної, технологічної та конкурентоспроможної інфраструктури водного транспорту, забезпечення комплексного розвитку морських торговельних портів з урахуванням глобальної ринкової кон'юнктури та переорієнтації вантажопотоків, розвиток судноплавства внутрішніми водними шляхами відбуватиметься шляхом перетворення державних морських торговельних портів на сучасні модернізовані інфраструктурні об'єкти, що здатні забезпечити повний комплекс якісних послуг для споживачів і на рівних конкурувати із провідними портами Росії, Туреччини, Балтії, Румунії; впровадження нової тарифної політики, що дозволить підвищити конкурентоспроможність українських портів; розширення мережі мультимодальних перевезень суднами «ріка – море» та круїзних, прогулянкових маршрутів; підвищення безпеки на внутрішніх водних шляхах.

Розвиток залізничного транспорту відбуватиметься шляхом його модернізації, яка сприятиме зменшенню транспортної складової у собівартості продукції промислових підприємств, створенню конкурентного середовища для вантажовласників та рівного їх доступу до якісних транспортних послуг; розмежування вантажного та пасажирського руху і подальшого збільшення пропускної здатності транспортної інфраструктури у напрямках міжнародних транспортних коридорів, що дозволить підвищити транзитний потенціал країни; розмежування господарських функцій і функцій державного управління з метою підвищення ефективності управління залізничним транспортом; оновлення виробничих потужностей залізничного транспорту, а саме: оновлення рухомого складу та розбудови залізничної інфраструктури; запровадження швидкісного руху; застосування нових інноваційних технологій перевезень і обслуговування клієнтів.

Підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України, подальша інтеграція національної транспортно-транзитної системи у світову транспортну мережу забезпечуватиметься шляхом прискорення адаптації українського законодавства до міжнародних вимог, спрощення та модернізації процедур під час перетинання товарами та транспортними засобами митного кордону України, впровадження процедури «єдиного вікна» у морських та річкових портах; досягнення сумісності комп'ютеризованої української митної системи транзиту з новою комп'ютеризованою митною системою New Computerised Transit System, що використовуються у Європейському Союзі; розвитку мережі вантажних митних комплексів та логістичних центрів у зоні їхнього тяжіння до крупних транспортних вузлів.

Висновки та пропозиції. Випереджальний розвиток транспортної інфраструктури забезпечує її модернізація. Метою реформування транспортно-дорожнього комплексу є створення комплексної транспортної системи, яка б належним чином задовольняла потреби суспільства у перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала за допомогою економічно обґрунтованого тарифу зниження транспортних витрат у вартості продукції, забезпечила ефективну реалізацію транзитного потенціалу України.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Транспортна стратегія України на період до 2020 року*: [схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174-р].
2. *Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування*: [Закон України від 23.02.2012 року №4442-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2012. – № 49. – ст. 553].
3. *Про морські порти України*: [Закон України від 14.06.2013 року № 4709-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2013. – № 7. – ст. 65].
4. *Повітряний кодекс* // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2011. – № 48 – 49. – ст. 536.
5. *Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами*: [схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 03 серпня 2011 року № 739-р].
6. *Юхновський І.Р.* Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: проблеми та перспективи / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда, Т.І. Попова; За ред. І.Р. Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2006. – 288 с. – Бібліогр.: С. 284 – 287.

REFERENCES

1. *Transportna stratehiia Ukrainy na period do 2020 roku*: skhvaleno rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 20 zhovtnia 2010 roku № 2174-r [Transport Strategy of Ukraine 2020].
2. *Pro osoblyvosti utvorennia publichnoho aktsionernoho tovarystva zaliznychnoho transportu zahal'noho korystuvannia*: Zakon Ukrainy vid 23.02.2012 roku №4442-VI : Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 2012, № 49, st.553 [About the peculiarities of formation of public joint stock company of railway transport of general use].
3. *Pro mors'ki porty Ukrainy*: Zakon Ukrainy vid 14.06.2013 roku №4709-VI: Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 2013, № 7, st.65 [About the Sea Ports of Ukraine].
4. *Povitrianyi kodeks*. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 2011, № 48-49, st.536 [Air Code].
5. *Kontseptsiiia reformuvannia systemy derzhavnogo upravlinnia avtomobil'nyu dorohamy*: skhvaleno rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 03 serpnia 2011 roku № 739-r [The concept of roadways public administration reform].
6. *Yukhnovs'kyi I.R. Transportnyi kompleks Ukrainy. Zaliznychnyi transport: problemy ta perspektyvy* [The transport complex of Ukraine. Railway transport: Problems and Prospects] / I.R. Yukhnovs'kyi, G.B. Lebeda, T. I. Popova; Za red.. I. R. Yukhnovs'koho. – K.: FADA, LTD, 2006. – 288 p. – Bibliogr.: P. 284 – 287.

УДК 338.49:656.224

Олег Гненний, д. е. н., проф.

(Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка Лазаряна)

Вячеслав Задоя, к. е. н, доц.

(Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка Лазаряна)

Лариса Марценюк, к. е. н, доц.

(Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка Лазаряна)

ШЛЯХОМ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ: ОСОБЛИВОСТІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ КРАЇН СВІТУ

Пошук нових ефективних дій в галузі управління пасажирським господарством України і формування нового економічного механізму взаємин між учасниками пасажирських перевезень залізничним транспортом є ключовими напрямками реформування пасажирського господарства Укрзалізниці.

Потреба в реорганізації виробничої інфраструктури залізниці викликана тим, що в останні роки навіть у розвинутих країнах погіршується фінансове положення залізничного транспорту. Крім того, важливою причиною виділення інфраструктури є необхідність створення умов рівної конкурентної боротьби з іншими видами транспорту, у першу чергу, автомобільним.

Сьогодні більшість залізниць світу, зокрема в Україні, перебуває в стадії реструктурування і настроювання господарських механізмів на ринкові відносини – встановлення форм власності та вибір моделі управління.

Для України є дуже важливим врахування особливостей реформування залізниць країн світу, що дозволить залізничному транспорту країни поступово та надійно інтегрувати у єдину європейську та світову транспорту систему, виключивши можливість негативних наслідків структурної реформи.

З цією метою було проаналізовано структурні зміни в системі залізничного транспорту деяких європейських країн та виявлено позитивні та негативні наслідки проведення реформ з метою використання наявного досвіду у процесі здійснення реструктуризації залізничного транспорту України.

Ключові слова: залізничний транспорт, реформування, приватизація, інфраструктура, ефективність.

© Гненний О. М., Задоя В. О., Марценюк Л. В., 2014

Олег Гненный, д. э. н., проф.

(Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика Лазаряна)

Вячеслав Задоя, к. э. н., доц.

(Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика Лазаряна)

Лариса Марценюк, к. э. н., доц.

(Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика Лазаряна)

ПУТЕМ ЕВРОПЕЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ УКРАИНЫ: ОСОБЕННОСТИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СТРАН МИРА

Поиск новых эффективных действий в области управления пассажирским хозяйством Украины и формирования нового экономического механизма взаимоотношений между участниками пассажирских перевозок железнодорожным транспортом являются ключевыми направлениями реформирования пассажирского хозяйства Укрзалізничці.

Потребность в реорганизации производственной инфраструктуры железной дороги вызвана тем, что в последние годы даже в развитых странах ухудшается финансовое положение железнодорожного транспорта. Кроме того, важная причина выделения инфраструктуры – необходимость создания условий равной конкурентной борьбы с другими видами транспорта, в первую очередь, автомобильным.

Сегодня большинство железных дорог мира, в том числе в Украине, находится в стадии реструктуризации и настройки хозяйственных механизмов на рыночные отношения – установление форм собственности и выбор модели управления.

Для Украины очень важен учет особенностей реформирования железных дорог стран мира, что позволит железнодорожному транспорту постепенно и надежно интегрировать в единую европейскую и мировую транспортную систему, исключив возможность негативных последствий структурной реформы.

С этой целью были проанализированы структурные изменения в системе железнодорожного транспорта некоторых европейских стран и выявлены положительные и отрицательные последствия проведения реформ с целью использования имеющегося опыта в процессе осуществления реструктуризации железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реформирование, приватизация, инфраструктура, эффективность.

*Oleh Hnennyi, Doctor of Economic Sciences, professor
(Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after
academician V.Lazarian)*

*Viacheslav Zadoia, Ph.D., docent
(Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after
academician V.Lazarian)*

*Larysa Martseniuk, Ph.D. docent
(Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after
academician V.Lazarian)*

ON THE WAY TO EUROPEAN INTEGRATION OF UKRAINE: PECULIARITIES OF THE WORLD RAILWAY REFORM

The search for new effective action in the field of passenger services of Ukraine and the formation of a new economic mechanism of the relationship between the participants of passenger rail are key areas of Ukrzaliznytsya passenger facilities reform.

The need to reorganize the railway production infrastructure caused by the fact that in recent years, even in developed countries the financial situation of rail transport is worsening. In addition, an important reason for detaching infrastructure is the need to create equal conditions for competition with other modes of transport, primarily road.

Today, most of the railways of the world, including in Ukraine, are in the process of being restructured and adjusting economic mechanisms to market based relations of establishing forms of ownership and management model selection.

For Ukraine it is very important to consider the features of reforming the world railways, which will allow rail transport gradually and securely integrate into single European and global transport system, eliminating the possibility of structural reforms negative effects.

For this purpose structural changes in the system of rail transport in some European countries have been analyzed and both positive and negative effects of reforms in order to use the existing experience in the implementation of the restructuring of Ukraine Railway Transport have been identified.

Keywords: railway transport, reform, privatization, infrastructure, efficiency.

Постановка проблеми. В умовах реформування економіки України, її широкого включення в систему міжнародних господарських зв'язків, залізничний транспорт України повинен вирішувати складні проблеми адаптації до роботи в ринкових умовах. Спад рівня суспільного виробництва в останньому десятиріччі минулого століття та світова фінансово-економічна криза викликали значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи. При цьому потреба в утриманні в належному стані матеріально-технічної бази галузі, збереженні низького рівня тарифів на соціально-значущі пасажирські перевезення залишилась.

Комерціалізація залізниці повинна призвести до розділення відповідальності за управління та фінансові рахунки для різних типів пасажирських та вантажних перевезень. Діяльність, що не приносить доходу залізницям і що безпосередньо не пов'язана із транспортними операціями, буде поступово виводитися з організаційної структури залізниць.

На сучасному етапі розвитку ринкових відносин у країні велике значення має інтеграція України в Європейський Союз (ЄС). Головні напрямки інтеграційного процесу закладені в національній Програмі інтеграції України в ЄС, затвердженій Указом Президента від 14.09. № 1072 (2000 р.) [1].

Директиви Європейського Союзу передбачають відділення інфраструктури від перевізної діяльності залізниці як мінімум на рівні фінансового обліку, вільний доступ інших залізничних перевізників до інфраструктури. Проте, незважаючи на єдині принципи ЄС, кожна держава, виходячи з конкретної ситуації, йде своїм шляхом розвитку. Пошук нових ефективних дій в галузі управління пасажирським господарством України і формування нового економічного механізму взаємин між учасниками пасажирських перевезень залізничним транспортом є ключовими напрямками реформування пасажирського господарства Укрзалізниці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями ефективного розвитку залізничного пасажирського транспорту в усьому світі приділяється значна увага як з боку вчених, так й з боку політиків, економістів, органів муніципальної влади тощо. Теоретичні та практичні основи забезпечення ефективного та сталого розвитку пасажирського транспорту висвітлено в працях таких зарубіжних вчених як Беннет С., Естіваль Ж.-П., Лапідус Б.М., Мазо Л.М., Мачерет Д.А., Медорн Г., Резер С.М., Сай В.М., Третьяк В.П., Трихунков М.Ф., Усков Н.С., Федоров Л.С., Хусайнов Ф.Й. та ін. Особлива увага щодо сприяння розвитку пасажирських залізничних перевезень зосереджена з боку Європейської комісії, ОПФ, ОСЖД, якими систематично розробляються та затверджуються відповідні нормативні документи, що регламентують основні напрямки нової транспортної політики ЄС та Східної Європи.

Серед вітчизняних вчених питання реформування залізничного транспорту та структурних перетворень на транспорті порушуються в наукових дослідженнях Аксьонова І.М., Гриньова А.В., Кулаєва Ю.Ф., Пасечника В.В, Мукмінової Т.А., Бараша Ю.С., Федюшина Ю.М., Самсонкіна В.М., Диканя В.Л., Дейнеки О.Г., Позднякової Л.О., Макаренка М.В. та ін. В працях згаданих авторів, що стосуються реструктуризації виробничої діяльності залізниць світу, звертається увага на реформування існуючої тарифної політики та пошуку альтернативних джерел фінансування згаданих суб'єктів господарювання. Щодо стосується дослідження та адаптації зарубіжного досвіду щодо забезпечення ефективної роботи залізничного пасажирського транспорту в Україні, то окремими науковцями увага приділяється лише питанням фінансового забезпечення діяльності залізничного транспорту. Відсутність всебічного аналізу європейського досвіду організації комплексної ефективної роботи залізничного пасажирського транспорту й обумовила вибір даного напрямку дослідження

Мета статті. Аналіз зарубіжного досвіду реформування дозволив виділити чотири істотних фактори.

По-перше, залізничний транспорт у різних країнах знаходиться на різних стадіях свого життєвого циклу. І якщо залізниці США, Канади, Японії знаходяться деякою мірою на підйомі, то залізниці країн-членів ЄС темпи розвитку збавили, а країни Східної Європи і СНД – на стадії застою. У країнах Європи, а також у

США, Канаді і Японії в останнє десятиліття спостерігається зменшення попиту на транспортні послуги залізниць. Питома вага перевезень залізницями зменшується, а якість обслуговування росте повільніше, ніж на інших видах транспорту. Продовження експлуатації соціально значущих пасажирських ліній вимагає дотацій держави і, найчастіше, дуже істотних.

По-друге, реструктуризація світових залізниць прийняла широкомасштабний і необоротний характер. Кінцева мета усіх цих перетворень – збереження позицій залізничного транспорту як великого перевізника пасажирів і вантажів.

По-третє, при реформуванні залізниць використовуються різні форми: приватизація, зміна статусу, укрупнення, розукрупнення, створення спільних компаній і ін. Стрижень усіх перетворень – лібералізація залізниць кожної країни.

По-четверте, у всіх країнах, де впроваджується реформа залізниць, не відкидаються (а точніше, визнаються) три форми власності: державна (муніципальна); часткова за участю держави (колективна); приватна [2].

При державній формі власності держава виконує дві функції: виступає як власник залізниць і як їхній клієнт [3]. При цьому механізмом, що регулює питання співробітництва держави і залізниці, служить контракт-план. Контракт-план – це угода між власником державного підприємства і його адміністрацією, що встановлює виробничі завдання, розподіляє ресурси, делегує повноваження або визначає принципи компенсації витрат на виконання збиткових перевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження. При колективній чи приватній формах власності власник і клієнт залізниці вступають в економіко-правові відносини, що регулюються у кожному конкретному випадку по-своєму. В даний час у країнах з розвинутою економікою існують дві базисні філософії функціонування залізничного транспорту:

- американська (з орієнтацією переважно на приватні залізниці);
- європейська (допускає, як державне управління, так і приватні залізниці).

В усіх випадках сценарій реорганізації спрямований на підвищення ефективності і утримання технічних засобів на рівні, необхідному для обслуговування клієнтів.

Так, директива ЄС № 91/440 [4] спрямована на створення єдиної залізничної загальноєвропейської високошвидкісної системи комбінованих перевезень. Країни-учасниці ЄС відповідно до цієї директиви приступили до реформування господарської діяльності залізниць, в основі якого лежить не тільки корінна технологічна перебудова перевізного процесу з поділом інфраструктури і комерційної діяльності, але і перегляд відносин власності.

Директива № 91/440 доповнюється директивами № 95/18 «Про ліцензування підприємств залізничного транспорту» і № 95/19 «Про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягування плати за користування інфраструктурою». Так, відповідно до директиви № 95/18 перевізник може одержати нитку на графіку тільки в тому разі, якщо він має ліцензію і сертифікат безпеки. Директивою № 95/19 усувається дискримінація при розподілі пропускної спроможності інфраструктури і виключається дискримінація стосовно чужих перевізників [5].

Хоча директивою № 91/440 і визначені загальні підходи до реформування залізничного транспорту, але в кожній країні-учасниці ЄС і, тим більше, у країнах, що не входять у ЄС, є свої особливості. З табл. 1. випливає, що питання співвідношення приватної і державної власності вирішується в різних країнах по-різному. У нашій країні особливо популярне питання про необхідність і організаційно-правові форми приватизації на залізниці. Це стало актуальним під впливом соціально-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

політичних умов, що змінилися в останні десятиліття. Перш ніж кардинально вирішувати питання про власність, треба погодитися, що обидва варіанти (приватні і державні залізниці) мають позитивні і негативні боки.

Таблиця 1. Особливості реформування залізниць у деяких країнах

№ з/п	Країна	Характеристика деяких особливостей реформування
1	Швеція	Державне регулювання в інфраструктурі. Право рівної конкуренції. Збори повинні покривати видатки. Модернізація мережі – за державою. Допуск до ниток графіка. Інфраструктура відділена від управління рухом. Реформування з 1988 р.
2	Польща	Залізниці залишаються під управлінням держави; залежні від дотацій. Виділення зі складу допоміжних структур
3	Португалія	Залізниці державні. Дотаційні. Поділ мережі і перевезень. Передача в оренду інфраструктури. Взято курс на модернізацію
4	Англія	Інфраструктура приватизована. Утримування інфраструктури приватними фірмами. Вантажні і пасажирські перевезення реалізують 6 з 26 акціонерних товариств відповідно. Розукрупнення. Комерціалізація. Реформування з 1993 р.
5	Німеччина	Державне регулювання. Бюджетне фінансування інфраструктури. Регіоналізація місцевого пасажирського сполучення. Передача місцевих ліній в округи. Власність акціонована, але не приватизована. Реформування з 1993 р.
6	Франція	Власник французьких залізниць – держава. Укладається контракт-план-угода між державою й адміністрацією. Фінансування з боку держави і місцевих адміністрацій соціально значимих перевезень
7	США	Приватні залізниці. Державні програми підтримки залізничного транспорту. Співробітництво зі штатами по приміських перевезеннях. Постійний процес розукрупнення й об'єднання. Залізниці об'єднані в асоціації

Джерело: [6]

На користь приватизації залізниць свідчить те, що частки залізниці, на відміну від державних, направляють свою виробничо-господарську діяльність на одержання прибутку шляхом диверсифікованості діяльності, агресивності і твердості, більш ефективного використання основних фондів і трудових ресурсів, гнучкості і швидкості дій на ринку товарів і послуг. Однак приватизація залізниць можлива тільки в тому разі, якщо вони будуть привабливими для приватних інвесторів. А це може відбутися тільки тоді, коли держава виконає певні підготовчі заходи, наприклад:

1. Створення умов рівної конкуренції з іншими видами транспорту й в першу чергу – з автомобільним.
2. Списання заборгованості залізниць державі і покриття боргів приватним фірмам.
3. Надання пільгових умов оподаткування (хоча б на початковому етапі їхньої роботи як приватних структур).
4. Субсидування соціально значимих пасажирських перевезень.
5. Десеєрація залізниць, з одного боку, з метою залучення до торгів більшої кількості інвесторів, а з іншого боку – для створення умов внутрішньої конкуренції.
6. Державна підтримка інфраструктури; збереження і розвиток мережі.

Таким чином, якщо політика держави спрямована на збереження і розвиток залізничного транспорту шляхом приватизації – вона не може відмовитися від конт-

ролю над ним і його підтримки. Приватизація залізниць тільки з метою поповнення бюджету призведе до їхньої розрухи.

Сьогодні більшість залізниць світу перебуває в стадії реструктурування і настроювання господарських механізмів на ринкові відносини. Наступний логічний крок після встановлення форм власності – вибір моделі управління. І залізниці як великі компанії починають рішення цієї проблеми з удосконалення виробничої й організаційної структур управління.

Виробнича інфраструктура залізниць являє собою сукупність галузей, підприємств і організацій, що входять у ці галузі, видів їхньої діяльності, покликаних забезпечувати умови для нормального функціонування процесу перевезення вантажів, багажу і людей за допомогою транспорту.

Потреба в реорганізації виробничої інфраструктури світових залізниць викликана тим, що в останні роки навіть у розвинутих країнах погіршується фінансове положення залізничного транспорту. Крім того, важлива причина виділення інфраструктури – необхідність створення умов рівної конкурентної боротьби з іншими видами транспорту, у першу чергу, автомобільним.

Регулювання договірних відносин і зобов'язань щодо виконання перевезень, відповідальності з урахуванням поділу інфраструктури й експлуатації реалізується через міжнародну угоду про залізничні перевезення.

Міжнародне транспортне право здійснюється через Міждержавну організацію по міжнародних залізничних перевезеннях. З урахуванням цих норм реформування залізниць, як свідчить практика, реалізується в трьох основних напрямках: поділ функцій між урядом і залізницями; реструктуризація залізниць; розподіл діяльності з утримання інфраструктури між державним і приватним секторами.

У тому разі, якщо інфраструктура досить розвинута і знаходиться в задовільному стані, вона одержує підтримку держави. Крім того, можлива і передача приватному сектору певних функцій з обслуговування інфраструктури.

Варіанти реорганізації інфраструктури залізниць у різних країнах різні і залежать багато в чому від [7]:

- невідповідності між пропонованим рівнем послуг і потребами клієнтів;
- нездатності вирішити фінансові проблеми комерційним шляхом;
- скорочення бюджетних асигнувань;
- втрати залізницями частини ринку;
- спаду в економіці;
- твердого регулювання тарифів.

Одна з найважливіших причин необхідності виділення інфраструктури – потреба у створенні умов рівної конкурентної боротьби з іншими видами транспорту і, у першу чергу, з автомобільним. Однак шляхи рішення проблеми «рівності стартових позицій у конкурентній боротьбі» неоднозначні: по-перше, при виділенні інфраструктури залізниць потрібні значні субсидії. Це відбувається і тому, що залізничні компанії (оператори), що реалізують функції експлуатації, багато в чому стають схожими на аналогічні структури в автомобільних фірмах. Однак, оскільки й у тих, і в інших немає розвинутої інфраструктури, то потрібна значна фінансова підтримка для забезпечення необхідного стану. По-друге, тільки поділ інфраструктури й експлуатації не дає необхідного успіху, якщо до використання інфраструктури не залучаються треті сторони. Мова йде про створення рівних умов використання мережі для всіх компаній-операторів. Такі рівні умови вже створені на залізницях США, Канади, Японії. Що стосується країн – учасниць ЄС, то цей процес

(рівність стартових позицій) тільки починає впроваджуватися. Ця вимога рівності, особливо актуальна в умовах інтеграційних процесів, що проходять у Західній Європі. З одного боку, це важливо, тому що на європейських залізницях збільшується частка транзитних перевезень (особливо, у Німеччині), а з іншого боку, при такому підході є можливість збільшити обслуговування, тобто можливість конкурувати з автомобільним транспортом.

Слід зазначити також такі проблеми поділу інфраструктури:

1. При допуску до інфраструктури третіх сторін у власника виникають умови для більш повного її застосування в зв'язку з тим, що з'являються компанії, готові за плату користатися інфраструктурою.

2. При поділі інфраструктури створюється безліч компаній, що спеціалізуються на одному виді обслуговування (обслуговування одного сектору ринку), що у певних умовах ефективніше, ніж конкуренція з автомобільним транспортом.

3. Починається конкурентна боротьба всередині залізничного транспорту, тому що при поділі інфраструктури обумовлюється право компаній рівного користування мережами.

4. При поділі інфраструктури уряд регулює соціально значимі перевезення, розвиток і підтримку інфраструктури, а також регулює орендну плату за її користування. Що стосується обслуговування інфраструктури, то можливі варіанти обслуговування як державними, так і приватними фірмами.

Поділ інфраструктури й експлуатації в останні роки широко впроваджується у всіх країнах-членах ЄС. Дотримують цієї позиції і країни Східної Європи. У США, Канаді й інших американських країнах експлуатація не відділена від інфраструктури. Що стосується країн СНД і, зокрема, Росії, то тут практика поділу інфраструктури й експлуатації залізниць у явному вигляді не підтримується. Проте сам процес поділу активно обговорюється і навіть зроблені перші кроки по його здійсненню.

Для реалізації функцій управління на залізничному транспорті використовують різні організаційні моделі (організаційні структури) управління чи форми розподілу функцій між ланками і структурою управління з вказівкою складу і взаємної співвідпорядкованості цих ланок. В даний час зарубіжна практика залежно від цілей підприємства й умов зовнішнього середовища має такі типові структури організації управління на рівні фірми:

1. Монопродуктова функціональна організація (менеджмент (маркетинг) – це одна з функцій фірми). Найкраща для підприємств з однорідною виробничою програмою;

2. Поліпродуктова функціональна організація (менеджмент (маркетинг) – одна з функцій фірми, у якій вводиться управління з різних товарів (послуг)). Найзручніша для фірм із неоднорідною виробничою програмою;

3. Дівізійна організація (підприємство поділяється не по функціях, а по продукції, клієнтах, ринках і подібних об'єктах. Така організація застосовується для великих фірм, що мають великий ринок збуту (наприклад, національні і міжнародні ринки);

4. Матрична організація (фірма організується, виходячи одночасно з двох і більше критеріїв структурування (наприклад, продукт, клієнт, регіон, функції тощо)), дозволяє краще координувати дії, знижувати втрати інформації, але вимагає дуже високої кваліфікації персоналу. Також використовується в обмежених випадках, наприклад, у транснаціональних компаніях.

Важливий крок у зміні структури управління – використання дівізійної організації в управлінні транспортом (досвід США, Канади і Мексики): відмовлення

від орієнтації тільки на продукт і національні границі. Розширення границь структуривання дозволяє перейти від вузько національного інтересу до розуміння того, що залізниці повинні діяти на загальному ринковому просторі, орієнтуючись при цьому на міжнародні перспективи й участь у спільній конкурентній боротьбі з автомобільним транспортом. Створення таких організаційних структур у даний час – одне з головних завдань країн-учасниць ЄС. Тому йде пошук нових шляхів управління залізничним транспортом.

Особливий інтерес викликає транспортна політика Швеції, основні положення якої:

- усі види транспорту в конкурентній боротьбі повинні бути в рівних умовах.
- обов'язкове розмежування функцій управління.
- держава бере на себе утримання транспортних мереж.
- збори за надані транспортні послуги повинні покривати видатки на утримання;
- податки на збори не повинні ставити один вид транспорту в привілейоване положення стосовно іншого.

Реформування залізничного транспорту Швеції, спрямоване на створення умов для діяльності залізниць на комерційній основі і відбувалося у декілька етапів.

Після організації декількох дочірніх компаній з неосновної діяльності група стала називатися «SJ Group».

Хоча основна діяльність «SJ Group» – залізничні перевезення, однак слід відзначити широку диверсифікованість з неосновної діяльності, спрямованої на підтримку основної. Створені дочірні компанії об'єднані в окремий холдинг і в оперативному плані вони підпорядковуються бізнес-секторам. Недолік шведської моделі в тому, що «SJ Group», як структура з експлуатації, не контролює питань утримання і розвитку інфраструктури (одного з найважливіших елементів виробничого ланцюга).

У Німеччині формування організаційної структури відбувалося в такий спосіб:

- поділ задач на ті, що залишаються у віданні держави, і підприємницьких;
- створено акціонерне товариство залізниць АТ «Deutsche Bahn» – з передачею йому майна для підприємницької діяльності;
- зі складу АТ «Deutsche Bahn» виділені самостійно діючі сектори: інфраструктура, пасажирські перевезення в приміському сполученні і вантажні;
- перетворення АТ «Deutsche Bahn» у холдингову компанію.

Створено багаторівневого концерну з холдинговою компанією і п'ятьма акціонерними товариствами. Управління концерном будується на децентралізації. Вищий управлінський рівень реалізує функції керівництва, координації і контролю. На рівень підприємств передаються повноваження з прийняття рішень і відповідальності за них. В управлінні концерну входять голови правлінь акціонерних товариств.

Центральні сектори розробляють провідні вказівки в рамках поставлених перед ними задач, надають інформацію та консультативні послуги підприємствам концерну.

Одна з відмінних рис німецьких залізниць – регіоналізація місцевого пасажирського сполучення шляхом передачі відповідальності за організацію і фінансування від федерації до районів і громад. Наприклад, приміське, місцеве і вантажне сполучення (довжиною 70 км) передане у відання адміністрації округу Дюрен, що самостійно вирішує транспортні питання, включаючи автобусне сполучення. Створена округом компанія перевозить не тільки пасажирів, але і підвозить вантажі до магістралі мережі. Приміські перевезення здійснюються на принципах замовлень округу і муніципалітету, що й оплачують їх.

У цілому в Німеччині взято курс на посилення, реконструкцію й удосконалювання організації руху залізниць; АТ «Deutsche Bahn» у перші роки реформ домоглося збільшення пасажирських перевезень, чому сприяло погашення частини заборгованості й адресна допомога на підвищення технічного рівня залізниць. Скорочення витрат відбулося також і за рахунок зменшення чисельності персоналу (з 335 тис. до 256 тис. осіб). Погано те, що АТ «Deutsche Bahn» не зберегли за собою поштові перевезення – дрібні відправки розвиваються неефективно. Проте, при всіх недоліках, реформи на залізницях Німеччини визнані успішними.

На залізницях Великобританії діє 26 пасажирських компаній і 6 вантажних приватних компаній-операторів. Поточним утриманням і ремонтом шляхів сполучення займаються 11 приватних компаній. Крім того, роботи з поточного обслуговування і ремонту колії виконують приватні фірми по окремих контрактах. Розукрупнення структур на британських залізницях спрямовано на широку комерціалізацію низової ланки (тобто на рівні контактів із клієнтами). Інфраструктурою відає адміністрація державного підприємства Railtrack, що функціонує на комерційних умовах.

Створено систему підтримки процесу експлуатації, заснованої на заохоченні компаній-операторів, Railtrack і компаній з ремонту і поточному утриманню колії. При цьому Railtrack виступає гарантом стабільності і розподілу ризику між малими і великими компаніями-операторами, що несуть фінансову відповідальність за інциденти, зв'язані з управлінням чи рухомим складом, а Railtrack – за стан інфраструктури (незалежно від того, з чієї вини – Railtrack чи іншої компанії-оператора відбувся інцидент). При цьому компенсацію за заподіяний збиток виплачує Railtrack. Таке саме правило поширюється і на підрядчиків Railtrack.

Замовник пасажирських перевезень – структура (служба) при Міністерстві транспорту. Вона ж визначає дотації на соціально значимі перевезення і умови експлуатації. Ця служба наділена правом видавати франшизи на пасажирські перевезення. Компанії-оператори орендують рухомий склад для пасажирських перевезень у трьох приватизованих компаній. Контроль доступу конкуруючих компаній на мережу Railtrack здійснює незалежна служба. Вона ж захищає інтереси замовників транспортних послуг і займається тарифоутворенням.

Підсумки роботи британських залізниць за два роки після проведеної реформи, на думку директора British Rail, довели, що залізниці не почали працювати краще через:

1. Незадовільний стан інфраструктури (колії, системи енергопостачання, сигналізації і зв'язку).
2. Скорочення чисельності персоналу (зокрема кваліфікованого, з великим стажем роботи).

Більшість аварій і збоїв у графіку руху поїздів відбувалися саме тому.

Підсумовуючи, слід зазначити, що перед країнами ЄС, Японією і США постають дві складні задачі: по-перше, залучення додаткових обсягів перевезень і підвищення прибутковості, по-друге, зниження експлуатаційних витрат. Одним зі шляхів підвищення прибутковості пасажирських перевезень є застосування залізницями більш гнучких методів ринкового ціноутворення. При цьому основними критеріями для призначення тарифів є швидкість, категорія поїздів, рівень пропонування послуг і комфорту, конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг. У деяких країнах розглядається можливість вільного встановлення тарифу. У Франції на деяких напрямках, як експеримент, вводиться нова система встановлення тарифів, не пов'язана з покілометровою шкалою [8].

Намічені також такі шляхи підвищення прибутковості:

- підвищення якості підготовки персоналу, виконання ним службових обов'язків на високому рівні;
- вдосконалення системи продажу квитків і служби інформації про поїзди і бронювання місць, відповідно до інтересів клієнтів;
- пристосування до індивідуальних потреб окремих груп клієнтів;
- поліпшення харчування;
- розширення підсобно-допоміжної діяльності;
- комерційне використання вільних площ.

Також одним з діючих способів збільшення обсягів пасажирських перевезень представляється подальший розвиток і розширення мережі швидкісного сполучення.

Для України є дуже важливим врахування особливостей реформування залізниць країн світу, що дозволить залізничному транспорту країни поступово та надійно інтегрувати у єдину європейську та світову транспорту систему, виключивши можливість негативних наслідків структурної реформи.

Висновки та пропозиції. Підсумовуючи досвід реформування та організації пасажирських перевезень у приміському сполученні в зарубіжних країнах з високорозвинутою економікою, можна зробити висновок:

- для успішного рішення завдань, пов'язаних з перевезеннями пасажирів як внутрішньоміського транспорту, так і в приміському сполученні, широко використовуються взаємозв'язані між собою різноманітні види сухопутного і повітряного транспорту;
- у пасажирському приміському сполученні використовується високошвидкісний залізничний транспорт із мінімальною кількістю зупинок, що позитивно впливає на зниження часу доставки пасажирів до місця призначення;
- для збільшення населеності вагонів використовується РС модульного типу з перемінною кількістю вагонів у поїзді;
- з метою збільшення привабливості приміського залізничного транспорту треба розглянути можливість упровадження єдиного проїзного квитка на залізничний і інші види транспорту;
- європейські країни йдуть шляхом відділення приміського залізничного транспорту від загальних перевезень шляхом будівництва спеціалізованих залізничних ліній.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Програма інтеграції України до Європейського Союзу.* / Схвалена Указом Президента України від 14.09. 2000 р. № 1072. // Офіційне інтернет-представництво Президента України. – www.president.gov.ua.
2. *Планетарные* структури управления на железнодорожном транспорте [Текст] / В.М.Сай. – М.: ВИНТИ, 2003. – 336 с.
3. *Собкевич О.В.* Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні [Текст] / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Ємельянова ; за ред. Я. А. Жаліла. – К.: НІСД, 2013. – 32 с.
4. *Директива* 91/440 ЕЭС Совета от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог сообщества [Текст] // Official. – № L 237. – 1991. – С. 25–28.
5. *Стратегія* відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського Співтовариства: Офіційний документ «Біла книга» [Текст] / Комісія Європейського Співтовариства. – Брюссель, 30.07.96 СОМ (96) 421, остаточна редакція
6. *Железнодорожный* транспорт. «Коммерсант-Busines Guide» от 11.10.2011 г. [<http://www.kommersant.ru/apps/67078>]

7. *Естиваль Ж.-П.* Організаційні моделі залізниці: національні критерії побудови [Текст] // Залізничний транспорт України. – 2005. – № 1. – С. 68-71.

8. *Бараш Ю.С.* Управління залізничним транспортом країни: [монографія]. – 2-ге вид. переробл. і допов. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.

REFERENCES

1. *Prohrama integratsii Ukrainy do Yevropeys'koho Soiuzu, skhvalena Ukazom Prezydenta Ukrainy vid 14.09. 2000 roku № 1072.* [The program of Ukraine's integration into the European Union. Approved by the Decree of the President of Ukraine 14.09. 2000 № 1072.] ofitsiine internet-predstavnytstvo Prezydenta Ukrainy. www.president.gov.ua.

2. *Planetarnyie struktury upravleniya na zheleznodorozhnom transporte* [Planetary management structures in rail transport] / v.m. say. – m.: Vynyty, 2003. – 336 s.

3. *Sobkevych O.V. Modernizatsiyni pryorytety reformuvannia transportno-dorozhn'oho kompleksu v Ukraini* [Modernization priorities for reforming the transport system in Ukraine] / O. V. Sobkevych, K. M. Mykhailychenko, O. Yu. Yemel'ianova ; za red. Ya. A. Zhalila. – K. : Nisd, 2013. – 32 s.

4. *Dyrektyva 91/440 EES Soveta ot 29 yiulia 1991 hoda, Kasaiuschaiasia razvitiiia zheleznykh doroh soobschestva* [Directive 91/440 EEC council on July 29, 1991, concerning the development of the railway community] // official № 1 237. – 1991. – S. 25–28.

5. *Stratehiia vidnovlennia zhyttiezdatnosti zaliznyts' u krayinakh Yevropeys'koho Spivtovarystva: ofitsiynyi dokument «Bila knyha»* [Strategies to restore the viability of the railways in the European Community: Official document «White Paper»] / Komisiya Yevropeys'koho Spivtovarystva. – Bryussel', 30.07.96 som (96) 421, ostatochna redaktsiya.

6. *ZHeleznodorozhnyi transport* [Railway transport] «Kommersant-busines guide» ot 11.10.2011 g. [<http://www.kommersant.ru/apps/67078>]

7. *Estival' Zh.-P. Orhanizatsiini modeli zaliznytsi: natsional'ni kryteriii pobudovy* [Organizational Model of Railways: national building criteria] // *Zaliznychnyi transp. Ukrainy.* – 2005. – №1. – S. 68-71.

8. *Barash Yu.S. Upravlinnia zaliznychnym transportom krainy: monohrafiia.* – 2-ghe vyd. pererobl. i dopov. [Management of a country railway transport] – D.: Vyd-vo Dnipropetr nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, 2006. – 264 s.

УДК 656.34:658

Максим Демченко, к. е. н.

(головний економіст – начальник управління економіки та праці

КП «Київський метрополітен»)

Наталія Садловська

(студентка II курсу спеціальності «Економічна кібернетика» НТУУ

«Київський політехнічний інститут»)

ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРОГРАМИ МЕТРОПОЛІТЕНУ В ТАРИФНИХ ЦІЛЯХ

Розглянуто підходи до формування інвестиційної програми метрополітену, удосконалення окремих положень ціноутворення на послуги з перевезення пасажирів міським електричним транспортом – метрополітеном – з урахуванням сучасних вимог до економічного обґрунтування відповідних тарифів.

Обґрунтування величини прибутку пов'язане з необхідністю затвердження планового обсягу капітальних інвестицій. Джерелом цих інвестицій є, в першу чергу, амортизаційні відрахування та прибуток після оподаткування. Важливо визначити у відповідних нормативно-правових актах порядок розробки, затвердження та виконання програм технічного розвитку метрополітену.

Потрібно передбачити можливі напрями дії суб'єктів господарювання при виникненні виробничих ситуацій, пов'язаних з виконанням плану капітальних інвестицій, який є підставою для обґрунтування тарифів.

Ключові слова: тарифи, інвестиційна програма, перевезення пасажирів, метрополітен.

Максим Демченко, к. э. н.

(главный экономист – начальник управления экономики и труда КП «Киевский метрополитен»)

Наталья Садловская

(студентка II курса специальности «Экономическая кибернетика»

НТУУ «Киевский политехнический институт»)

ФОРМИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ МЕТРОПОЛИТЕНА В ТАРИФНЫХ ЦЕЛЯХ

Рассмотрены подходы к формированию инвестиционной программы метрополитена, усовершенствованию отдельных положений ценообразования на

© Демченко М. А., Садловська Н. О., 2014

услуги по перевозке пассажиров городским электрическим транспортом – метрополитеном – с учётом современных требований к экономическому обоснованию соответствующих тарифов.

Обоснование величины прибыли связано с необходимостью утверждения планового объёма капитальных инвестиций. Источником этих инвестиций являются, в первую очередь, амортизационные отчисления и прибыль после налогообложения. Важно определить в соответствующих нормативно-правовых актах порядок разработки, утверждения и выполнения программ технического развития метрополитена.

Необходимо предусмотреть возможные направления действий субъектов хозяйствования при возникновении производственных ситуаций, связанных с исполнением плана капитальных инвестиций, который является основой для обоснования тарифа.

Ключевые слова: тарифы, инвестиционная программа, перевозка пассажиров, метрополитен.

Maksym Demchenko, Ph.D.

(chief economist – head of the department of economy and labour of the municipal enterprise «Kyiv subway»)

Natalia Sadlovska

(student of II year of specialty «Economic cybernetics» of NTUU «Kyiv polytechnic institute»)

FORMING OF SUBWAY INVESTMENT PROGRAM IN TARIFF AIMS

The approaches to the formation of the subway, investment program, the improvement of certain provisions of pricing for passenger transportation services by urban electric transport – subway – on taking into account the current requirements for economic justification of all components of the relevant tariffs are considered.

Existing approaches to pricing for passenger transportation services by subway quite clearly define the method of calculating the cost of transportation per passenger, do not provide any way to justify the planned profit and do not allow providing the flexibility in the pricing and establishing the costs of different types of vehicles of fare payment.

Justification of the profits is related to the necessity to approve the planned amount of capital investments. The sources of these investments are primarily depreciation and profit after tax.

It is important to determine at the relevant legal acts the rules of development, approval and implementation of programs for underground technical development.

It is necessary to provide possible directions of business entities actions in case of occurring the situations at work, related to execution of capital investments plan, that is basis for the justification of tariff.

The decision on approval of the Program for technical development or changes to it shall be taken by the local government executive based on the proposals of the undertaking concerned.

Investments must be determined on the basis of fixed assets technical condition and other assets of enterprises, economic feasibility of the appropriate measures implementation, as well as the impact of these measures on tariffs.

Planning the funding of the Program for technological development its sections should be carried out taking into account the need for reliable and safe handling the subway passenger services as well as improving the quality of service.

Changes to the Program for technological development should be considered by the executive body of local government to meet the requirements of existing regulations.

Local authorities or local governments if necessary may establish tickets durability, types and value of which are set independently on the basis of cost effective tariffs for one-time transportation per passenger, based on the characteristics of transport services.

As a result, own sources of capital investment funding of the Program for technical development of subway (depreciation and income) may be reduced by the amount of lost revenue from the passenger service with tickets for durables, followed by appropriate compensation through the budget.

Keywords: tariffs, investment program, passenger service, subway.

Постановка проблеми. Існуючі на сьогодні підходи до ціноутворення на послуги з перевезення пасажирів метрополітемом досить чітко визначають методику розрахунку собівартості перевезення одного пасажирів, але не містять способів обґрунтування планового прибутку, а також не дозволяють забезпечити гнучкість ціноутворення в частині встановлення вартості різних видів засобів оплати проїзду.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання економіки міського електротранспорту – метрополітену – висвітлено в працях вітчизняних вчених: Приймук О.Р., Міренського І.Г., Лисюк І.О. та ін. Питання тарифоутворення в цілому на залізничному транспорті знайшли відображення в працях Макаренка М.В., Колесникової Н.М., Чорного В.В., Гудкової В.П. та ін. Проте дослідження окремо ціноутворення на послуги з перевезень пасажирів метрополітемом як вузькоспеціальної теми потребують більш ґрунтовних наукових праць та удосконалення методичних підходів.

Мета статті – визначити основні проблеми сучасних підходів до формування тарифів на перевезення пасажирів метрополітемом та напрями удосконалення методики обґрунтування планового прибутку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Чинний Порядок формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену) (далі – Порядок формування тарифів) затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191 [1]. Згідно з п. 3.13 Порядку формування тарифів [1] до розрахунку тарифів на послуги з перевезень пасажирів включається плановий прибуток, який спрямовується для здійснення капітальних інвестицій, технічне переоснащення підприємств та досягнення інших цілей відповідно до законодавства.

Відповідно до п. 3.14 Порядку формування тарифів [1] витрати на здійснення капітальних інвестицій включаються до тарифів на підставі економічно обґрунтованих розрахунків та затвердженої в установленому порядку програми технічного розвитку метрополітену з обсягами коштів і строками реалізації.

При цьому порядок затвердження програми технічного розвитку метрополітену на сьогодні нормативно не врегульований, на відміну від інших галузей економіки. Так, наприклад, в Україні діють Порядок формування інвестиційних програм газопостачальних, газорозподільних, газотранспортних та газозберіжних підприємств [2], Порядок формування інвестиційних програм ліцензіатів з передачі та постачання електричної енергії [3], Порядок розроблення, погодження та затвердження інвестиційних програм суб'єктів господарювання у сфері теплопостачання [4] тощо.

На сьогодні постала необхідність визначитись і з Порядком формування інвестиційних програм (програм технічного розвитку) метрополітенів України (далі – Порядок). Такий Порядок повинен визначати процедуру подання, формування, розгляду, схвалення та виконання Програми технічного розвитку метрополітену з метою визначення обґрунтованості запланованих капітальних інвестицій та/або витрат у структурі тарифів на перевезення пасажирів на принципах економічної доцільності, а також цільового використання коштів.

У цьому Порядку слід передбачити терміни в такому значенні:

базовий період – календарний рік, який передує плановому періоду;

звітний період – період дії Програми технічного розвитку метрополітену, за який підприємство звітує про виконання Програми технічного розвитку метрополітену (щоквартально з наростаючим підсумком та за підсумками року);

Програма технічного розвитку метрополітену (далі – Програма технічного розвитку) – комплекс заходів, затверджений в установленому порядку для підвищення рівня якості послуг та забезпечення ефективної роботи метрополітену, який передбачає здійснення капітальних інвестицій виробничого призначення з відповідними розрахунками та обґрунтуваннями, а також зазначенням джерел фінансування; Програма технічного розвитку метрополітену включається до плану капітальних інвестицій підприємства; планований період – період, протягом якого підприємство планує виконання Програми технічного розвитку (наступний після базового періоду календарний рік).

Рішення про затвердження Програми технічного розвитку або внесення змін до неї повинно прийматись виконавчим органом місцевого самоврядування на основі пропозицій відповідного підприємства.

Вимоги до Програми технічного розвитку мають бути такими:

з метою обґрунтування інвестиційної складової прибутку від перевезення пасажирів, що береться до розрахунку відповідних державних регульованих тарифів і спрямовується на капітальні інвестиції, до виконавчого органу місцевого самоврядування має подаватися Програма технічного розвитку за відповідною формою;

фінансування Програми технічного розвитку повинно здійснюватись за рахунок амортизаційних відрахувань, певної частини прибутку – інвестиційної складової та інших джерел фінансування;

затверджена виконавчим органом місцевого самоврядування Програма технічного розвитку повинна визначати плановий обсяг використання коштів на здійснення необхідних капітальних інвестицій з визначенням об'єктів та пооб'єктних обсягів інвестування, джерел фінансування інвестиційних заходів на плановий період;

при встановленні величини планового прибутку у структурі тарифів на перевезення пасажирів метрополітеном на плановий рік нижче економічно обґрунтованого рівня Програма технічного розвитку на плановий рік підлягає коригуванню;

Програма технічного розвитку повинна формуватись із зазначенням обсягів фінансування (з урахуванням ПДВ), джерел фінансування по кожному пункту;

числова інформація в інвестиційній програмі та звітах щодо її виконання повинна зазначатися з точністю до цілих чисел;

у Програмі технічного розвитку можуть бути передбачені кошти для розробки проектів на реалізацію робіт, що заплановані до виконання в майбутніх періодах;

обсяги інвестицій повинні визначатися, виходячи з технічного стану основних засобів та інших активів підприємств, економічної доцільності вжиття відповідних заходів, а також з урахуванням впливу цих заходів на рівень тарифів;

планування фінансування розділів Програми технічного розвитку має проводитися з урахуванням необхідності надійного та безпечного провадження діяльності з перевезення пасажирів метрополітеном, а також поліпшення якості надання послуг;

ціни закупівель, які застосовуються при формуванні Програми технічного розвитку, є орієнтовними. Остаточна ціна закупівель визначається на конкурентних засадах відповідно до вимог чинного законодавства про здійснення закупівель;

Програма технічного розвитку повинна містити техніко-економічне обґрунтування необхідності та доцільності вжиття заходів.

Порядок розгляду та схвалення Програми технічного розвитку може бути таким:

Програма технічного розвитку на планований період подається підприємствами для розгляду та затвердження виконавчому органу місцевого самоврядування одночасно з проектом фінансового плану;

Програма технічного розвитку розглядається на предмет її належного оформлення, наявності відповідного техніко-економічного обґрунтування окремих розділів, погодження та підготовки у встановленому порядку проекту розпорядження виконавчого органу місцевого самоврядування про затвердження Програми технічного розвитку на плановий рік;

у разі наявності зауважень та пропозицій до Програми технічного розвитку виконавчий орган місцевого самоврядування інформує відповідне підприємство;

після усунення зазначених невідповідностей Програма технічного розвитку подається до виконавчого органу місцевого самоврядування, який затверджує Програму технічного розвитку у разі відсутності зауважень;

у разі необхідності, виконавчий орган місцевого самоврядування приймає рішення про внесення змін до Програми технічного розвитку;

при виникненні потреби у внесенні змін до Програми технічного розвитку у зв'язку із зміною економічних та інших об'єктивних обставин, підприємство повинно мати право протягом планового періоду звернутися до виконавчого органу місцевого самоврядування з пропозицією щодо внесення змін до схваленої Програми технічного розвитку з наданням відповідного обґрунтування;

зміни до Програми технічного розвитку повинні розглядатися виконавчим органом місцевого самоврядування з урахуванням вимог чинних нормативних актів.

Виконання Програми технічного розвитку пов'язане з такими особливостями: підприємство зобов'язане виконувати Програму технічного розвитку в повному обсязі відповідно до запланованих обсягів робіт у кількісному вираженні та обсягів фінансування у вартісному вираженні, передбачених джерелами фінансування Програми технічного розвитку;

у разі фактичного збільшення надходження коштів відповідно до визначених джерел фінансування додатково отримані кошти направляються підприємством на капітальні інвестиції та/або повернення позикового капіталу, залученого для фінансування Програми технічного розвитку, шляхом унесення відповідних змін до Про-

грами технічного розвитку в частині збільшення джерел фінансування та доповнення запланованих заходів відповідно до вимог Порядку та інших чинних нормативних актів;

при неповному виконанні підприємством Програми технічного розвитку за звітний період у зв'язку з нестачею фінансування першочерговість здійснення фінансування заходів визначається підприємством з урахуванням економічних та інших об'єктивних обставин;

у межах Програми технічного розвитку проведення розрахунків для погашення кредиторської заборгованості або витрат, що були здійснені до періоду, на який розроблена така Програма технічного розвитку, дозволяється лише при неповному виконанні підприємством Програми технічного розвитку за звітний період у зв'язку з нестачею обсягів фінансування, передбачених Програмою технічного розвитку за звітний період;

профінансованими слід вважати роботи, передбачені відповідними розділами Програми технічного розвитку, щодо яких здійснено фактичну оплату коштами відповідно до договорів або які здійснено підприємством самостійно зі складанням відповідних актів;

виконаними вважаються закупівлі товарів (робіт, послуг), що передбачені відповідними розділами Програми технічного розвитку, у разі проведення повної оплати за закуплені товари (роботи, послуги) та складання відповідних актів про прийняття закуплених товарів (робіт, послуг) відповідно до законодавства;

при зміні вартості товарів (робіт, послуг), що передбачені відповідними розділами Програми технічного розвитку, підприємство може самостійно зробити перерозподіл фінансування між окремими позиціями в межах Програми технічного розвитку.

Виконаними вважаються роботи, передбачені відповідними розділами Програми технічного розвитку, зокрема, при:

виконанні в повному обсязі запланованих обсягів робіт у кількісному вираженні; проведенні фінансування в повному обсязі запланованих обсягів робіт у вартісному вираженні відповідно до договорів або які здійснено підприємством самостійно зі складанням відповідних актів;

прийнятті на баланс.

Об'єкти (заходи), які були профінансовані підприємством, але не передбачені схваленою Програмою технічного розвитку або передбачені схваленою Програмою технічного розвитку у меншій кількості, не враховуються як виконання Програми.

Звітну інформацію щодо виконання Програми технічного розвитку підприємство повинно надавати до виконавчого органу місцевого самоврядування разом із звітом про виконання фінансового плану у встановленому порядку.

Враховуючи викладене, треба внести деякі зміни і до Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену), затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191 [1]. Зокрема, треба передбачити, що витрати на здійснення капітальних інвестицій включаються до тарифів на підставі економічно обґрунтованих розрахунків та затвердженої в установленому порядку місцевими органами виконавчої влади або органами місцевого самоврядування програми технічного розвитку метрополітену з обсягами коштів і строками реалізації, які визначаються самостійно місцевими органами виконавчої влади або органами місцевого самоврядування, величина яких є достатньою для забезпечення оновлення основних засобів метрополітену. У проце-

сі формування тарифу підприємство визначає джерела фінансування капітальних інвестицій за рахунок амортизації та планованого прибутку (чи його частки).

Визначення тарифів на послуги з перевезень пасажирів метрополітеном має передбачати таке: розрахунок калькуляції для визначення економічно обґрунтованого тарифу на разове перевезення одного пасажира здійснюється в розрахунку на рік. При цьому враховується загальна планова кількість перевезених пасажирів, включно з тими, які мають пільги на сплату за проїзд згідно із законодавством. Планова кількість пільгових пасажирів визначається на основі даних фактичного обліку.

Економічно обґрунтований тариф на разове перевезення одного пасажира (Т) повинен визначатися за формулою:

$$T = \frac{C+П}{V_{\text{зар}}}, \quad (1)$$

де С – повна собівартість перевезень усіх категорій пасажирів для відповідного підприємства, грн;

П – плановий прибуток від перевезень пасажирів, грн;

$V_{\text{зар}}$ – загальний обсяг перевезень пасажирів, прогнозований підприємством, пас.

Місцеві органи виконавчої влади або органи місцевого самоврядування у разі потреби можуть запроваджувати проїзні квитки тривалого користування, види та вартість яких встановлюються самостійно на основі економічно обґрунтованого тарифу на разове перевезення одного пасажира, виходячи з особливостей надання транспортних послуг. Внаслідок цього власні джерела фінансування капітальних інвестицій програми технічного розвитку метрополітену (амортизація та прибуток) можуть бути зменшені на суму недоотриманих доходів від перевезень пасажирів за проїзними квитками тривалого користування з подальшою відповідною компенсацією за рахунок бюджетних коштів.

Висновки та пропозиції. На сьогодні існує необхідність нормативно-правового врегулювання питань затвердження та виконання інвестиційних програм (програм технічного розвитку) метрополітенів з метою обґрунтування планового прибутку в тарифах на перевезення пасажирів.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Порядок* формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену), затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191 [електронний ресурс]. / Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0276-07>.
2. *Порядок* формування інвестиційних програм газопостачальних, газорозподільних, газотранспортних та газозберіжних підприємств, затверджений постановою Національної комісії регулювання електроенергетики України від 28.11.2011 № 2255 [електронний ресурс]. / Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1502-11>.
3. *Порядок* формування інвестиційних програм ліцензіатів з передачі та постачання електричної енергії, затверджений Постановою Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері енергетики від 13.12.2012 № 1627 [електронний ресурс]. / Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0020-13>.
4. *Порядок* розроблення, погодження та затвердження інвестиційних програм суб'єктів господарювання у сфері теплопостачання, затверджений наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14.12.2012 № 630, постановою Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері комунальних послуг від 14.12.2012 № 381 [електронний ресурс]. / Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0097-13>.

REFERENCES

1. *Poriadok formuvannia taryfiv na posluhy mis'koho elektrychnoho transportu (metropolitenu), zatverdzheny nakazom ministerstva transportu ta zv'iazku Ukrainy vid 05.03.2007 № 191* [elektronnyi resurs]. Verkhovna Rada Ukrainy. [The order of formation of tariffs for public electric transport (metro), approved by the order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine on 05.03.2007 № 191] Ofitsiyni veb-sait. – rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0276-07>.
2. *Poriadok formuvannia investytsiinykh program hazopostachal'nykh, hazorozpodil'nykh, hazotransportnykh ta hazozberigaiuchykh pidpriemstv, zatverdzheny postanovoiu natsional'noi komisii reguluvannia elektroenerhetyky Ukrainy vid 28.11.2011 № 2255* [elektronnyi resurs]. Verkhovna Rada Ukrainy. [The order of forming of investment programs for gas supply, gas distribution, gas transmission and gas-saving enterprises approved by the National Electricity Regulatory Commission of Ukraine on 28.11.2011 № 2255] Ofitsiyni veb-sait. – rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1502-11>.
3. *Poriadok formuvannia investytsiinykh program litsenziativ z peredachi ta postachannia elektrychnoi enerhii, zatverdzheny postanovoiu natsional'noi komisii, scho zdiysnuie derzhavne reguluvannia u sferi enerhetyky vid 13.12.2012 № 1627* [elektronnyi resurs]. Verkhovna Rada Ukrainy. [The order of forming of investment programs for licensees of transmission and distribution of electricity approved by the National Electricity Regulatory Commission of Ukraine on 13.12.2012 № 1627] Ofitsiyni veb-sait. – rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0020-13>.
4. *Poriadok rozroblennia, pohodzhennia ta zatverdzhennia investytsiinykh program sub'iektiv hospodaruvannia u sferi teplopostachannia, zatverdzheny nakazom ministerstva rehional'nogo rozvytku, budivnytstva ta zhytlovo-komunal'nogo hospodarstva Ukrainy vid 14.12.2012 № 630, postanovoiu natsional'noi komisii, scho zdiysnuie derzhavne rehuluvannia u sferi komunal'nykh posluh vid 14.12.2012 № 381* [elektronnyi resurs]. Verkhovna Rada Ukrainy. [The order of development, coordination and approval of investment programs for economic entities in the field of heating, approved by the Ministry of Regional Development, Construction, Housing and Utilities of Ukraine on 14.12.2012 № 630, Resolution of the National Commission for State Regulation of utilities on 14.12.2012 № 381] Ofitsiyni veb-sait. – rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0097-13>.

УДК 656.2

Георгій Ейтутіс, д. е. н, проф.

(проф. кафедри «Економіка підприємств», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Світлана Крищенко,

(ст. викл. кафедри «Економіка підприємств», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Олег Фесовець,

(провідний фахівець департаменту реформування та корпоративного розвитку, Укрзалізниця)

Дмитро Ейтутіс, к. е. н.

(провідний економіст управління статистики Укрзалізниці)

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС – СТРАТЕГІЧНИЙ ОРІЄНТИР ПРОВЕДЕННЯ РЕФОРМ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Угода про асоціацію покликана забезпечити якісно новий, поглиблений формат відносин між Україною та ЄС. Вона стане унікальним двостороннім документом, який виходитиме далеко за рамки подібних угод, укладених ЄС свого часу з країнами Центральної та Східної Європи. Угода не лише закладе якісно нову правову основу для подальших взаємин між Україною та ЄС, але й слугуватиме стратегічним орієнтиром для проведення системних соціально-економічних реформ в Україні, широкомасштабної адаптації законодавства України до норм і правил ЄС.

Метою даної статті є висвітлення проблеми імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС і вибору моделі управління залізничним транспортом. З укладенням Угоди відносини між Україною та ЄС будуть переведені на новий рівень – від партнерства і співробітництва до політичної асоціації та економічної інтеграції. Важливим елементом Угоди є положення про створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі. Україна розглядає Угоду про асоціацію як важливий крок на шляху наближення в перспективі до наступного етапу – підготовки до вступу в ЄС.

У світовій практиці існують такі моделі управління залізничним транспортом: вертикальна інтеграція та вертикальне розділення. У першому випадку має місце інтеграція оператора перевезень і власника інфраструктури, у другому – дві вказані функції здійснюються різними компаніями.

Перша модель називається «американською», друга – «європейською». У разі «європейської» моделі інфраструктура може знаходитися як у державній власності, так і передаватися приватній компанії.

© Ейтутіс Г. Д., Крищенко С. О., Фесовець О. В., Ейтутіс Д. Г., 2014

Існують також і проміжні моделі, так звані «часткове розділення» та «часткова інтеграція».

Міжнародне суспільство не розробило універсального підходу до вирішення питання щодо доцільності відокремлення інфраструктури та перевезень. Вибір способу реформування транспорту залежить від сформованих умов у конкретній державі, тому він суворо індивідуальний у кожному окремому випадку.

Ключові слова: імплементація, директива, регламент, інфраструктура, перевізницька діяльність, вертикальне розділення, вертикальна інтеграція.

Георгій Ейтутис, д. е. н., проф.

(проф. кафедри «Економіка підприємств», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Светлана Крищенко,

(ст. преп. кафедри «Економіка підприємств», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Олег Фесовец,

(ведущий специалист департамента реформирования и корпоративного развития, Укрзалізниця)

Дмитрий Ейтутис, к. э. н.

(ведущий экономист управления статистики Укрзалізниця)

ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ СОГЛАШЕНИЯ ОБ АССОЦИАЦИИ МЕЖДУ УКРАИНОЙ И ЕС – СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ ПРОВЕДЕНИЯ РЕФОРМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

Соглашение об ассоциации призвано обеспечить качественно новый, углубленный формат отношений между Украиной и ЕС. Она станет уникальным двусторонним документом, который будет выходить далеко за рамки подобных соглашений, заключенных ЕС в свое время со странами Центральной и Восточной Европы. Соглашение не только заложит качественно новую правовую основу для дальнейших взаимоотношений между Украиной и ЕС, но и будет служить стратегическим ориентиром для проведения системных социально-экономических реформ в Украине, широкомасштабной адаптации законодательства Украины к нормам и правилам ЕС.

Целью данной статьи является освещение проблемы имплементации Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС и выбора модели управления железнодорожным транспортом. С заключением Соглашения отношения между Украиной и ЕС будут переведены на новый уровень – от партнерства и сотрудничества к политической ассоциации и экономической интеграции. Важным элементом Соглашения является положение о создании углубленной и всеобъемлющей зоны свободной торговли. Украина рассматривает Соглашение об ассоциации как важный шаг на пути приближения в перспективе к следующему этапу – подготовке к вступлению в ЕС.

В мировой практике существуют такие модели управления железнодорожным транспортом: вертикальная интеграция и вертикальное разделение. В первом случае имеет место интеграция оператора перевозок и владельца инфраструктуры, во втором – две указанные функции осуществляются различными компаниями.

Первая модель называется «американской», вторая – «европейской». В случае «европейской» модели инфраструктура может находиться как в государственной собственности, так и передаваться частной компании.

Существуют также и промежуточные модели, так называемые «частичное разделение» и «частичная интеграция».

Международное общество не разработало универсального подхода к решению вопроса о целесообразности отделения инфраструктуры и перевозок. Выбор способа реформирования транспорта зависит от сложившихся условий в конкретном государстве, поэтому он строго индивидуален в каждом отдельном случае.

Ключевые слова: имплементация, директива, регламент, инфраструктура, перевозочная деятельность, вертикальное разделение, вертикальная интеграция.

*Heorhii Eitutis, doctor of economic sciences, professor
(professor of the Chair «Economics of Enterprise», State Economy and Technology University of Transport, Kyiv)*

Svitlana Kryshchenko

(Senior lecturer of the Chair «Economics of Enterprise», State Economy and Technology University of Transport, Kyiv)

Oleh Fesovets,

(leading specialist in the Department of Reform and Corporate Development – UZ)

Dmytro Eitutis

(leading economist of management of statistics of UZ)

THE ASSOCIATION AGREEMENT EU – UKRAINE IMPLEMENTATION AS A STRATEGIC GUIDELINES FOR REFORMS ON RAIL TRANSPORT OF UKRAINE

The Association Agreement is designed to provide a new, in-depth format of relations between Ukraine and EU. It will be a unique two-sided document that will come out far beyond similar earlier agreements between EU and Central and Eastern Europe. The agreement not only will establish qualitatively new legal framework for future relations between Ukraine and EU, but also will serve as a strategic guide for systemic social and economic reforms in Ukraine, a large-scale adaptation of Ukraine's legislation to EU standards and rules.

The aim of this paper is to examine the problem of the implementation of the Association Agreement between Ukraine and EU and selection of railway management model.

Since the Agreement the relationship between EU and Ukraine will be transferred to the next level – from partnership and cooperation to political association and economic integration. An important element of the Agreement is the provision of a deep and comprehensive

free trade area. Ukraine considers the association agreement as an important step towards reaching in the future the next stage – to prepare for EU membership.

There are some rail management models: vertical integration and vertical separation in the world. In the first case there is a transportation service integration and ownership of infrastructure, in the second these two functions are carried out by different companies.

The first model is called the American, the second one – the «European». In the case of «European» model of the infrastructure can be either state-owned or transferred to a private company.

There are also intermediate models, so-called «partial division» and «partial integration».

The international community has not developed a universal approach to solve the problem of validity for infrastructure and transportation separation. The method one choose depends on the reform of transport conditions prevailing in a particular country, so it is strictly individual in each case.

Keywords: implementation, directives, regulations, infrastructure, transportation activities, vertical separation, vertical integration.

Постановка проблеми. Однією з основних задач, які визначені Національним планом дій щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010 – 2014 р. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» та Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 р. є прискорення інтеграції вітчизняного залізничного транспорту в європейську транспортну систему.

Варто зазначити, що Верховна Рада України та Європейський парламент синхронно ратифікували Угоду про асоціацію 16 вересня 2014 р. Угода про асоціацію покликана забезпечити якісно новий, поглиблений формат відносин між Україною та ЄС. Вона стане унікальним двостороннім документом, який виходитиме далеко за рамки подібних угод, укладених ЄС свого часу з країнами Центральної та Східної Європи. Угода не лише закладе якісно нову правову основу для подальших взаємин між Україною та ЄС, але й слугуватиме стратегічним орієнтиром для проведення системних соціально-економічних реформ в Україні, широкомасштабної адаптації законодавства України до норм і правил ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми реформування на залізничному транспорті знаходяться в центрі уваги багатьох вчених. Публікації таких вчених, як М. В. Макаренко, Ю. М. Цветова, О. О. Петренко свідчать про те, що в своїх дослідженнях вони намагалися розв'язати важливе науково-практичне завдання щодо забезпечення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах його структурних змін і розвитку різних форм власності [1-4]. Проте, незважаючи на наявність розробок щодо ефективності побудови системи управління залізничним транспортом в сучасних умовах, відкритим залишається питання проведення реформ на залізничному транспорті України, в основі покладеної Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Метою даної статті є висвітлення проблеми імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та вибору моделі управління залізничним транспортом.

Виклад основного матеріалу дослідження. З укладенням Угоди відносини між Україною та ЄС будуть переведені на новий рівень – від партнерства і співробітництва до політичної асоціації та економічної інтеграції. Важливим елементом Угоди є положення про створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі.

Україна розглядає Угоду про асоціацію як важливий крок на шляху наближення в перспективі до наступного етапу – підготовки до вступу в ЄС.

Угода про асоціацію налічує понад тисячу сторінок, а за своєю структурою складається з преамбули, семи частин, 43 додатків та 3 протоколів.

Додаток XXXII, глава 7 «Транспорт», розділ V «Економічне і галузеве співробітництво», підрозділ (2) «Залізничний транспорт» містить 8 директив і 4 регламенти, де Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у відповідні терміни, а саме: 1. Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць Співтовариства; 2. Директива Ради 95/18/ЄЕС від 19 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств; 3. Директива 2001/14/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 р. про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою; 4. Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 р. стосовно Європейської залізничної мережі для конкурентних вантажних перевезень; 5. Директива 2004/49/ЄС Європейського парламенту та Ради від 29 квітня 2004 р. про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розділення пропускної здатності залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях); 6. Директива 2007/59/ЄС Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів в залізничній мережі Співтовариства; 7. Директива 2008/68/ЄС Європейського парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом; 8. Регламент (ЄЕС) № 1192/69 Ради від 26 червня 1969 р. про спільні правила стандартизації звітності підприємств залізничного транспорту; 9. Директива 2008/57/ЄС Європейського парламенту та Ради від 17 червня 2008 р. про інтегрованість залізничної системи в межах Співтовариства (Доопрацьована); 10. Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами; 11. Регламент (ЄС) №1370/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом та скасування Регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та № 1107/70; 12. Регламент Ради (ЄЕС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом.

Кабінет Міністрів України розпорядженням від 17 вересня 2014 р. № 847-р Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердив план заходів з імплементації Угоди про асоціацію України до ЄС на 2014 – 2017 рр.[5].

У Міністерстві інфраструктури України створено робочу групу у сфері залізничного транспорту щодо імплементації актів законодавств ЄС в Укрзалізницю, за кожною директивою і регламентом закріплені фахівці, які проводять порівняльний аналіз на кожній статті відповідного акта законодавства ЄС з нормативними актами України, ступінь відповідності їх кореспондування. У разі відсутності або невідповідності нормативних актів надаються пропозиції щодо вжиття додаткових заходів з імплементації Угоди. Вказані дії є першочерговим кроком щодо реалізації відповідного плану заходів Кабінету Міністрів України.

Разом з тим слід зазначити, що імплементація директив і регламентів ЄС у повному обсязі і в короткі терміни неможлива через особливості залізниць країн. Так, наприклад, однією з вимог статті 1 директиви ради ЄС від 9 липня 1991 р. про розвиток залізниць Співробітництва (91/440 ЄЕС) є відокремлення управління експлуатацією залізниць та інфраструктурою від надання залізничних перевезень з обов'язковим відокремленням їхніх рахунків за можливим організаційним чи інституційним відокремленням [6].

З'ясовано, що у світовій практиці існують такі моделі управління залізничним транспортом: вертикальна інтеграція та вертикальне розділення. У першому випадку має місце інтеграція оператора перевезень і власника інфраструктури, у другому – дві вказані функції здійснюються різними компаніями.

Перша модель називається «американською», друга – «європейською». В разі «європейської» моделі інфраструктура може знаходитися як у державній власності, так і передаватися приватній компанії. Існують також і проміжні моделі, так звані «часткове розділення» та «часткова інтеграція».

Повне розділення: має місце повне правове, організаційне та інституційне розділення. Компанія, яка керує інфраструктурою, надає послуги інфраструктури перевізникам на основі контракту.

Часткове розділення: має місце правове і організаційне розділення інфраструктурної компанії і перевізника, але компанія-перевізник відповідає за головні функції управління інфраструктурою. Гарний приклад розділення – це французька залізнична галузь, в якій інфраструктурна компанія RFF і перевізник-інкумбент SNCF повністю розділені, але деякими видами діяльності з управління інфраструктурою за контрактом займається SNCF. Зокрема, SNCF несе відповідальність за утримання та експлуатацію залізничної мережі і надання інформації для органу, відповідального за розклад (*Direction de Circulation Ferroviaire*).

Часткова інтеграція: в цьому разі інфраструктурна компанія і перевізник організаційно розділені, але є частиною одного холдингу. Тому вони, напевно, залежно від загальних стратегічних і комерційних цілей прагнуть до монополізації ринків. При цьому можливостей для ефективної координації роботи інфраструктурної компанії і перевізника, відповідно, більше. В деяких країнах, де залізнична галузь частково інтегрована, рівень відкритості ринку дуже низький (наприклад, Німеччина та Італія).

Повна інтеграція: в цьому разі немає ніякого розділення між інфраструктурною компанією і перевізником, функції обох виконує вертикально інтегрована компанія. Ця структура є найменш «прозорою» і, як правило, не надає можливості для конкуренції, однак, найефективніша з точки зору координації залізничного транспорту. При цьому, з усіх перелічених вище моделей, лише повна інтеграція (там, де немає розділення між компанією-перевізником і визначенням справедливого недискримінаційного доступу до інфраструктури) нині заборонена законодавством ЄС.

У табл. 1, за дослідженням німецької консультативної компанії CEFifo, визначено ступінь розділення інфраструктури та перевізної діяльності у країнах Європи [7].

Не дивлячись на те, як прийнято вважати, що європейські країни пішли далеко вперед з питання впровадження практики розділення інфраструктури залізничного транспорту та перевізної діяльності, 20 із 26 країн, які розглянуті, мають повне або часткове відокремлення.

Серед європейських країн присутні такі, що заявляють про повне відокремлення інфраструктури залізничного транспорту від перевізної діяльності, але залишають-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ся лише на ступені часткового розділення, що свідчить про формальний підхід до вимог незалежності або небажання практичного застосування відокремлення.

Таблиця 1. Ступінь розділення інфраструктури та перевізної діяльності

Країна	Повне розділення	Часткове розділення	Часткова інтеграція	Повна інтеграція
Австрія			✓	
Бельгія			✓	
Болгарія			✓	
Великобританія	✓			
Угорщина		✓		
Німеччина			✓	
Греція	✓			
Данія	✓			
Ірландія				✓
Іспанія	✓			
Італія			✓	
Латвія		✓		
Литва		✓		
Люксембург		✓		
Нідерланди	✓			
Норвегія	✓			
Польща	✓			
Португалія	✓			
Румунія	✓			
Словаччина	✓			
Словенія		✓		
Фінляндія	✓			
Франція		✓		
Чехія	✓			
Швеція	✓			
Естонія		✓		

Висновки та пропозиції. Міжнародне суспільство не розробило універсального підходу до вирішення питання щодо доцільності відокремлення інфраструктури та перевезень. Вибір способу реформування транспорту залежить від сформованих умов у конкретній державі, тому він суворо індивідуальний у кожному окремому випадку.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Макаренко М. В.* Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України: дис... докт. екон. наук: 08.07.04. – К., 2004. – 410 с.
2. *Макаренко М. В.* Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
3. *Петренко Е. А.* Реформирование железнодорожного транспорта Украины: теория, проблемы, пути решения: [монографія] / Е. А. Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти. – Донецк, 2011. – 358 с.
4. *Петренко О. О.* Реформування залізничного транспорту – реалії та перспективи // Збірник наук. праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 27. – ДЕТУТ, 2014. – С. 119 – 124.

5. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 р. № 847-р «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» [Електронний ресурс] – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/go/847-2014-p.

6. Директива Ради 91/440 ЄЕС від 29.07.1991 р. про розвиток залізниць Співробітництва [Електронний ресурс] – Режим доступу: ci.uz.gov.ua/org/ec.html.

7. Презентаційні матеріали о науко-исследовательской работы «Анализ и систематизация результатов зарубежных исследований вопроса целесообразности разделения инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозочной работы, изучение особенностей реформирования железнодорожного транспорта за рубежом». [Электронный ресурс] – Режим доступа: item.ru/files/research/23_04_2013_rail_foreignreform./pdf.

REFERENCES

1. Makarenko M. V. *Orghanizatsiino-ekonomichni osnovy restrukturyzatsii zaliznychnoho transportu Ukrainy* [Organizational-economic bases of restructuring the railway transport of Ukraine]: Dysertatsiia doktora ekonomichnykh nauk: 08.07.04. – Kiev, 2004. – 410 p.

2. Makarenko M. V. *Problemy ta osnovni napriamky reformuvannia zaliznychnoho transportu Ukrainy* [Problem is the osnovni napriamki reformuvannia Zaliznicnovo Transport of Ukraine] / M. V. Makarenko, IU. M. Tsvietov ta in. – Kiev: *Kyivskiy universytet ekonomiky i tekhnologii transportu* [Kyiv university for economy and technologies of transport], 2007. – 222 p.

3. Petrenko YE. A. *Reformirovaniie zheleznodorozhnoho transporta Ukrainy: teoriia, problemy, puti resheniia* [Railway reform in Ukraine: Theory, problems and solutions]: monogr. / YE. A. Petrenko; NAN Ukrainy, *Institut ekonomiki promyshlennosti*. [National Academy of Sciences of Ukraine, Institute of Industrial Economics]. – Donetsk, 2011. – 358 p.

4. Petrenko O. O. *Reformuvannia zaliznychnoho transportu – realii ta perspektyvy* [Railway reform – Realities and Perspectives] // Zbirnyk nauk. prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnolohichnoho universytetu transportu: Seriiia «Ekonomika i upravlinnia». – Vypusk 27. – Kiev: *Derzhavnyi ekonomiko-tekhnolohichnyi universytet transportu* [State Economy and Technology University of Transport], 2014. – P. 119 – 124.

5. Rozporiadjennia Kabinetu Ministriv Ukrainu vid 17.09.2014 p. № 847-p «Pro implementatsiiu Ugody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storonu, ta Evropeiskum Soiuzom, Evropeiskum Spivtovarustvom z atomnoii enerhii i ikhnimu dergavamu-chlenamu, z inshoi storonu» [The Cabinet of Ministers of Ukraine Ordinance of 17.09.2014 p. № 847-p «On the implementation of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other side»] / Available at: zakon.rada.gov.ua/go/847-2014.

6. Durectuva radu 91/440 EES vid 29.07.1991 r. pro rozvutok zaliznuts Spivribitnutstva [Council Directive 91/440 EEC of 29.07.1991 On Development Cooperation of Railways] / Available at: ci.uz.gov.ua/org/ec.html.

7. Prezentatsionniie materialu o nauchno-issledovatel'skoi rabote «Analiz i sistematzatsiia rezultatov za-rubezhnuh issledovaniu voprosa stelesoobraznosti razdeleniia infrastrukturu zheleznodorozhnoho transporta i perevozhnoyi rabotu, izuchenie osobennostej reformirovaniia jeleznodorojnum transportom za rubejom» [Presentation materials for research work «Analysis and systematization of the results of foreign studies question the advisability of separation of railway infrastructure and transportation work, study peculiarities railway reform abroad»] / Available at: item.ru/files/research/23_04_2013_rail_foreignreform./pdf.

UDC 658

*Heorhii Eitutis, Doctor of Economic Science,
(State Economy and Technology University of Transport)
Anastasiia Rachynska, research student
(State Economy and Technology University of Transport)*

**DETERMINATION OF ECONOMIC SECURITY COMPONENTS
AND INDICATORS ON RAILWAY TRANSPORT**

In the paper an investigation of the existing methodological approaches towards determination of economic security of an enterprise was been carried out as well as developed proposals for a complex analysis using functional components: financial, technical and technological, investment, human factor have been developed.

We developed economic security estimation of an enterprise based on the selected functional threshold levels and weighting coefficients. Using the current methodological approach economic security estimation of enterprise allows minimizing risks for railway enterprises during transformational changes.

Key words: economic security, railway transport, functional-sectorial areas of economic security

*Георгій Ейтутіс, д. е. н.
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)
Анастасія Рачинська, аспірант
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

**ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ КОМПОНЕНТІВ
І ПОКАЗНИКІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Проведене дослідження існуючих методичних підходів до визначення економічної безпеки на підприємствах, а також розроблено пропозиції щодо комплексного аналізу із застосуванням функціональних складових: фінансової, техніко-технологічної, інвестиційної, людського фактора.

На підставі вибраних функціональних порогових значень та вагових коефіцієнтів розроблено інтегральну базову оцінку економічної безпеки підприємства. Оцінка стану економічної безпеки підприємства із застосуванням даного мето-

© Ейтутіс Г. Д., Рачинська А. В., 2014

дичного підходу дозволяє мінімізувати ризики підприємств залізничного транспорту в період проведення трансформаційних перетворень.

Ключові слова: економічна безпека, залізничний транспорт, функціонально-галузева сфера економічної безпеки.

Георгій Ейтутис, д. э. н.

(Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Анастасия Рачинская, аспирант

(Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ КОМПОНЕНТОВ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Проведено исследование существующих методических подходов к определению экономической безопасности на предприятиях, а также разработаны предложения по комплексному анализу с применением функциональных составляющих: финансовой, технико-технологической, инвестиционной, человеческого фактора.

На основании выбранных функциональных пороговых значений и весовых коэффициентов разработано интегральную базовую оценку экономической безопасности предприятия. Оценка состояния экономической безопасности предприятия с применением данного методического подхода позволяет минимизировать риски предприятий железнодорожного транспорта в период проведения трансформационных преобразований.

Ключевые слова: экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, функционально-отраслевая сфера экономической безопасности

General problem definition. In terms of planned economy, when the state proprietary form was dominant, the state was regulating economic processes through rigid centralized administrative measures. Such processes as unfair competition, industrial espionage, corruption, second economy were present, but in smaller scale than now. At the same time the enterprises were not necessary to pay attention to their economic security. The state, by redistribution of national income, granting benefits, grants, subsidies, artificially maintained even loss-making enterprises.

The transition to a market economy, emergence of a large number of enterprises of different organizational forms based on different forms of ownership, emergence of various competition methods, inadequate legal framework, weakness of state structures to create normal conditions for business entities, forced enterprises to pay special attention to ensure their economic security. In the current economic situation, manufacturing units have full economic independence. They determine their economic policies, create portfolio, organize production and marketing, bear responsibility for business results. All this actualizes the problem of economic security in today's business environment.

This problem is actual for rail transport enterprises that are currently operating under a constant exposure to external threats. As the largest entities that affect the efficiency of industrial, agricultural, construction and other sectors of Ukraine, they suffer many negative

factors, such as: almost 100% wear of basic means, especially vehicles, inefficient state policy in the field of transport, critical lack of public funding for industry issues, and so on. In such circumstances, the problem of economic security management has become actual.

Formation of market relations, transformation of ownership, changes in motivation factors determine the need for new approaches to methodology and organization of economic management in railway transport. In the set of these processes a specific role is paid to ensure an adequate level of economic security as a prerequisite for sustainable operation and achieving national economic growth, its industries and businesses.

Scientific literature has many developments to identify and support national economic security. Some researchers are tending to link national economic security with security of the international economic system and add to its problematic such issues as uneven economic system and economic development, external debt growth, spreading famine, cyclical fluctuations and other aspects of general destabilization of the world economy. Other experts believe that the main issue is to ensure conditions adopted for the most effective development of a particular national economy, including free access to foreign sources of raw materials and energy, stability, foreign investment and guaranteed freedom of goods and services exchange.

Thus, we can conclude that the strategy to ensure economic security is to create suitable conditions for personal living and development, socio-economic and military-political stability in society, and ensuring state integrity, successful standoff against impact of internal and external threats. Now, one of the major challenges for the state transportation system, in our opinion, is to determine goals and strategy of the state regulation to ensure economic security of transport, which includes creation of conditions to maintain this level of traffic. It would provide vital needs of the economy and population in transportation and its willingness to work. In possible emergency situations and to counter these internal and external threats that reduce the economic security of transport. In view of the diagram showed in Figure 1 on presented a diagram describing place of transport component as a separate unit in the national security.

Analysis of recent research and publications. Foreign and domestic science and practice gained extensive research experience on economic security of enterprises (Lyannoy G., Kompakov R., Shevchenko, I., Shemayeva L., Kozhevnikov R., Stortseva A. et al.), which fully revealed its management strategy, methodical bases to form units for realization of economic security in enterprises, integrated approaches to its assessment, etc. Unsolved issues represent substantial part of the general problem. However, some aspects of economic security in enterprises, including rail transport, in current economic development conditions were not revealed.

Object and purpose of the article. The article aims to study the existing international trends to ensure economic security for enterprises and develop proposals for a comprehensive analysis and evaluation of the integration basis for economic security in rail transport enterprises.

Basic material. According Shemayeva L.G., the content of economic security in enterprises is revealed through ensuring implementation of strategic interests of the enterprise based on use of the environment using productive interaction with the subjects of the environment [1]. Thus, an economic security of the economic entity is an economic entity specification that reflects its ability to implement their strategic economic interests in certain environmental conditions due to protection against existing and potential threats and use of opportunities provided environment. Economic security, by definition Lyannoy G. [2] – a state of its protection from negative influence of external and internal threats, destabilizing

factors. External threats and factors include: illegal activities of criminal organizations, competitors, companies and individuals engaged in industrial espionage or fraud insolvent business partners, previously dismissed employees for various reasons, as well as offenses of corrupt elements represented by law enforcement and control agencies. Internal threats and factors include passivity (including intentional and unintentional) of employees, that contradict interests of its business, which may result in economic damage, leakage or loss of information resources (including information constituting trade secrets), undermining its business reputation in the business circles, problems in relations with actual and potential partners, conflicts with competitors, law enforcement and control agencies, etc. Quantitative and qualitative analysis of the above threats suggests that reliable protection of economy of any enterprise is possible only in case of integrated and systematic approach to its organization. Given the range of possible threats to economic security organization, all types of resources involved for achieving economic and social goals of the organization shall be protected. The following directions are outlined:

- Physical security of business facilities: buildings, vehicles, machinery, inventory, material and financial resources;
- Information security, protection of information networks, resources, software, and intellectual property and other intangible assets, including property interests of participants in entrepreneurship;
- Legal security, which includes competent execution of order and business environment;
- Safety of personal, security, personal security of entrepreneurs, top management, business relationships.

Ensuring economic security for production activity requires creation of its own security system aimed at early detection and prevention of dangers and threats, ensuring the objective of the enterprise. Realization of this goal is based on solving a range of tasks, including – identification of actual and forecasting potential dangers and threats and ways to prevent them, mitigation or elimination of their consequences, analysis effort and resources needed to provide security, and so on.

The economic security system can be defined as a linked set of special structures, tools, methods and measures to ensure of business security against internal and external threats. In this context, the system can be characterized by a set of managerial, insurance, legal, economic, security, operational, judicial and other measures to protect businesses from unlawful attacks, avoid or minimize material and other losses [3].

The main tasks of economic security are as follows: protect the legitimate rights and interests of the company and its employees; data collection, analysis, evaluation and developments prediction; investigation of partners, customers, competitors, candidates for the job; detection, prevention and suppression of possible unlawful activity and other negative actions of enterprise employees to the damage of its security; preservation of assets and information; receiving the necessary information to develop the optimal managerial decisions on strategy and tactics of economic activity, etc.

The basic principles and their implementation in enterprise's security will increase its effectiveness [4]:

- 1) consistency – creation of such security system that would ensure security of the enterprise, its assets, personnel, information from different areas against dangers and threats, force majeure. All employees of the enterprise shall be involved in ensuring security. Security software of the enterprise shall be an organizational form of complex use of capabilities and means;

2) timeliness – detection of various destructive factors, measures to prevent their harmful actions and damage to the enterprise;

3) continuity – security system shall be created so that it always active, protecting enterprise's interests at risk;

4) planned nature – organization of the system security. Activities to ensure security shall be organized based on a single idea defined in the complex program and specific plans for certain areas and types of security.

Main elements of enterprise's security system are: 1) protection of trade secrets and confidential information; 2) computer security; 3) internal security; 4) security of buildings and structures; 5) physical security; 6) technical security; 7) security communications; 8) security of cargo and persons; 9) environmental security; 10) competitive intelligence, etc.

Methods of constructing a system of economic security includes the following steps:

– study of specific business enterprise segment, which it occupies in the market, staffing, and familiarity with the staff;

– analysis of internal and external threats to economic security of the enterprise and study information about crises, their causes and ways of settlement;

– audit of existing facilities to ensure safety and compliance analysis of detected threats;

– modeling a new system of economic security: development of a plan for addressing the identified deficiencies during the audit; preparation of proposals on improving economic security (including creation of security service for the enterprise, if such is missing, or security system based on it, mechanisms to ensure its development and organizational structure of the system), calculation of all kinds of necessary resources; planning the monthly running costs of the economic security system (budget);

– approval of the new system and budget for its maintenance;

– creation of a new economic security system;

– evaluating effectiveness of the existing system and its improvement.

The main role of economic security system is that it shall have a warning nature, and the main criteria for evaluation of its reliability and efficiency are:

– ensuring stable operation of the enterprise, conservation and increase of finances and assets;

– preventing crises, including various emergencies related to the activities of «external» or «internal enemies» [5].

Problems of personal economic security faced by each enterprise not only in times of crisis, but when working in a stable economic environment, the set of solved targets substantially differs.

During consistent functioning mode when solving the economic security tasks the enterprise focuses attention on maintaining normal rhythm of production and marketing to prevent material or financial loss, unauthorized access to proprietary information and destruction of computer databases, etc. In crisis periods, greatest risk for the enterprise poses destruction of its potential (industrial, technological, scientific, technical and human) as the main factor of its activity, its opportunities. The main set of problems and underlying causes of the current troubles many industrial enterprises are concealed in: lack of demand for products in domestic and foreign markets, its low competitiveness; unavailability of investment resources; customs and currency barriers. At this time it is necessary to develop an economic security strategy that shall include: description of the external and internal threats to economic security of the enterprise; identification and monitoring of the factors that enhance or destroy stability of the socio-economic situation in the short and medium term; development of economic policy that covers accounting

mechanisms affecting the economic security factors; direction of the enterprise's activity to implement the strategy.

Complex economic security system is a set of interrelated measures of legal organizational character carried out by special bodies, agencies, departments of the economic entity established to protect the vital interests of individuals, enterprise and the state against illegal actions by actual or potential physical or legal persons that may lead to significant economic losses and economic growth in future.

State transportation system that meets the economic security requirements is characterized by a set of certain key resource and rising components of the stable system, beyond the thresholds where the system loses the ability to play, and the cost for its maintaining in working condition are growing exponentially.

Proportion of state's economic security components, including the transport system, is not yet developed. In order to characterize economic security, it is proposed to carry out a comprehensive analysis using functional components: financial; technical and technological; investment; human factor. The financial component of economic security in rail transport describes its financial stability. To assess financial stability it is necessary use a general formula of the financial condition stability for each legal entity:

$$J^S + K \geq F + U + Z; \quad (1)$$

where $J^S + K$ – amount of equity capital and reserves equal to their liabilities and accounts payable;

F – fixed assets; U – reserves; Z – expenses and losses.

This dependence defines two main areas of financial stability assessment regarding extent of coverage and sources of inventory costs or fixed assets. The most common indicators of financial stability is balance or lack of funds to cover the costs calculated as the difference between the value of the expenditures and sources. Depending on the degree of coverage it is necessary to consider three parameters characterizing:

- availability own sources:

$$E^S = J^S - F - U; \quad (2)$$

- availability of own and long term sources:

$$E^T = J^S - F - U + K^T; \quad (3)$$

- availability of general sources:

$$E^O = J^S - F - U + K^T + K^t; \quad (4)$$

These parameters correspond to three indicators of financial stability:

- balance or lack of own sources:

$$\pm E^S = F^S - Z; \quad (5)$$

- balance or lack of own and long term sources:

$$\pm E^T = E^T - Z; \quad (6)$$

- balance or lack of overall value sources:

$$+E^O = E^O - Z. \quad (7)$$

With these three indicators it is necessary to define a three-fold indicator of financial situation:

$$S_{(E)} = \{ S_1(\pm E^S), S_2(\pm E^T), S_3(\pm E^O), \quad (8)$$

$$S_i = \begin{cases} 1 & \text{if } E^{S(T,O)} > 0 \\ 0 & \text{if } E^{S(T,O)} \leq 0 \end{cases}, \quad (9)$$

Based on this indicator it is possible to distinguish 4 types of financial stability: absolute stability = (1;1;1); normal stability = (0;1;1); unstable financial condition = (0;0;1); critical financial condition = (0;0;0).

It should be noted that the practical application of the financial stability method requires additional testing to find those specific examples of business activity.

Technical and technological component is characterized primarily by technical status and movement of key fixed assets that are determined on the basis of indicators:

Movement indicators:

input factor; update factor; output factor; elimination factor; extension factor.

Technical state indicators:

factor of wear and aging assets; fitness factor; replacement factor.

Efficiency indicators:

assets ratio of fixed assets; capitalization ratio of fixed assets.

Among all above mentioned indicators the main is the factor of aging and wear of fixed assets that characterizes their condition.

As a thresholds it is possible to take the following values of the factor by determination of their classes (Table 1).

Table 1. Degrees of depreciation of fixed assets

Condition class of fixed assets	Depreciation degree of fixed assets
Exhilaration	from 0 to 25% minor wear
Rise	from 25 to 50% average wear
Depression	from 50 to 75% major wear
Crisis	from 75 to 100% critical wear

In modern conditions, railway transport works with fixed assets depreciated on about 80%. In the absence of regulatory updates, only since Ukraine's independence, depreciation has increased by 34 points (from 46%). The level of rolling stock depreciation that exceeds a critical value. Yes, traction rolling stock is depreciated by 89%, cargo cars – 70.7%, passenger cars – 82.9%. Traction rolling stock and freight cars exceeded its shell life is still massively used. All this leads to accumulation of physically and morally obsolete equipment, reduces carrying possibility of rail network, impairs security conditions, depreciation rate on fixed railway assets is 55%. Number of rail kilometers with overdue repairs has increased in recent years and reached 6400 km (30% of the total length).

From 324 mio wooden railway sleepers almost 38% are nonserviceable. As a result train speed is limited, there is a real threat to passengers and technogenic accidents.

The railway operates 4856 (35%) beam structures that have a lifespan of 50 years or more; 905 (11.5%) railway bridges are defective or weak. This requires an increase in funds for routine maintenance and repairs.

Aging of fixed electricity and communication assets is also faster than their restoration and modernization.

The following is operated as overdue: 81% of traction substations; 38% of contact networks; 57% of railway switches; 84% of ATO are obsolete, of which 63% are physically worn out.

Investment component of economic security is closely related to the previous component. The threshold for this indicator is the minimum required investment for the annual

renewal of fixed assets, enabling expanded reproduction. It is hard to determine the threshold value of this index by expertise, because it depends on many factors and general state of national economy.

The European countries experience says that the level of investment in development of rail transport shall constitute 10 – 11% of the fixed assets cost. For Ukraine this value shall be clarified in additional researches. Presence of significant reserves of freight railway capacity in post-Soviet times has formed a constant view of their infinity. And in fact, all these years, railway transport was not updated, but credited development of the state and budget revenues as well as supported many charity events.

Since 2000, when reserves of transport capabilities have substantially exhausted, the rail transport needs have been met only by one third. Furthermore, even these funds were concentrating on investments in «prestigious and demonstrative», but not primary objects (South Station, rail and road bridge across Dnipro in Kyiv, passenger station complex of Darnytsia, Kyiv – Odessa highway, purchase Hyundai trains, etc.) and not in replacement of worn fixed infrastructure and rolling stock assets.

The main reason for the investment «hunger» in the railway sector is violation of the simple reproduction principle of fixed assets at the expense for depreciation for renovation. During inflation process on has allowed considerable (more than 4 times) underrun of book value of fixed assets comparing to their real value that has led to an adequate reduction of depreciation and unwarranted increases in profit from ordinary activities, 75 – 80% of which were deducted to the budget in the form of expenditures.

Currently, when traffic volumes are increasing, the need for renewal of logistics in rail transport is particularly acute. For fixed assets renewal, investment needs until 2020 are about 268 bln. UAH, including the need to procure rolling stock to the amount of 178,7 bln. UAH, in particular: freight cars – 65 bln. UAH; locomotives – 68 bln. UAH; passenger cars – 37 bln. UAH; electrical and diesel trains – 8,7 bln. UAH.

at the same time, the foretasted investments will give only 50 bln. UAH. (20% from the necessary amount), thus, the deficit is expected to be 194,5 bln. UAH.

The economic component security dealing with human factor is the most important component of economic security.

It is reasonable to propose the following structure of major indicators groups.

1. Quantitative structure indicators group and its dynamics includes such factors as average number of personnel, its structure, rates of employee turnover, age and qualification.
2. Personnel use efficiency indicators group is estimated rates by labour productivity in absolute and finance measurements, capital-labor ratio, intensity of its load during working hours, etc.
3. Motivation and social conditions indicators group contains indicators of average salaries, bonuses, social benefits, social conditions, etc.
4. Intellectual potential indicators group is an educational structure of employees involved in research activities, preparation of articles, essays, dissertations, availability of patents, innovations, etc.

Based on the selected functional components of economic security, thresholds and weighting coefficients, calculation table 2 is composed. Using these parameters, the total score is defined by the formula:

$$Z=Z_i + K_i$$

where Z – number of scores for i -component according to factual value of the indicator;

K_i – weight coefficient of the indicator.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Table 2. Integrated scoring table of economic security

Functional components	Weight coefficients	Scores			
		from 8 to 10	from 5 to 8	from 2 to 5	from 2 to 2
Financial	K_{ϕ}	Abs.	Norm.	Unstable	Crisis
Technical and technological	K_{τ}	Renovation	Rise	Depression	Crisis
Investment	K_i	Abs.	Norm.	Unstable	Crisis
Human factor	K_{π}	Abs.	Norm.	Unstable	Crisis
Total					

Depending on the total score, one of 4 classes of enterprise's economic security is determined (Table 3).

Table 3. Classes of enterprises

Class	Scores	Comments
1st	30-40	Enterprise with high economic security level, table to possible crisis
2nd	20-30	Enterprise with normal economic security level, threats consequences will be substantial, but can eliminated
3rd	10-20	Enterprise with problematic economic security level. Crisis consequences can be catastrophic
4th	0-10	Enterprise of increased risk almost incapable to work at the time being

Assessment of the economic security level in enterprises must be supplemented by comments concerning dynamic trends of its state.

REFERENCES

1. *Shemaieva L.H.* Economic security of enterprises in strategic cooperation with external environment subjects: abstract of a thesis, Dr.sc.oec / Shemaieva L.H. / – K., 2010. – 39 p.
2. *Liannoi H.* Economic security system of the enterprise / Liannoi H. // BOS – magazine about personal and commercial security – 2006. – № 7. – P. 16-19.
3. *Korobchynski O.L.* Establishment technique for economic security system in enterprises / Korobchynski O.L. / Actual economic problems – 2009. – № 4. – P. 41-45.
4. *Kolpakov P.A.* Conceptual bases for company's economic security: abstract of a thesis, Ph.D. / Kolpakov P.A. – M., 2007. – 25 p.
5. *Shevchenko I.* Peculiarities of economic security system creation in enterprises / Shevchenko I. // Nauka moloda. – 2010. – № 10. – P. 178-181.
6. *Kozhevnikov R.A., Mezhozh Z.P., Tereshina N.P.* Economic security of railway transport: A guide for railway transport / M.: Marshrut.2005. – 326 p.
7. *Percev A.N., Parshikova V.A., Andreev H.P.* Economic security of railway transport // Railway transport. – 1999. – № 3 – P. 39-41.
8. *Eiitutis H.D.* Estimation of economic security on railway transport // Economist – 2009. – № 1 – P. 56-58.

*Nina Kolesnykova, Doctor of Economic Sciences, Professor
(State Economy and Technology University of Transport, Pro-rector to Scientifically-pedagogical Work)
Viktor Chornyi, PhD
(State Economy and Technology University of Transport, Pro-rector on Scientific and Production Questions and Prospects of Development)*

**ROLE OF STATE REGULATION OF FREIGHT TARIFFS
IN THE COMPETITIVENESS OF RAILWAY UNDERTAKINGS**

The need to provide high level of competitiveness of national railways at the cargo carriage market determines the need in the increase of role of price factors for competition. However price setting on cargo railway carriage is subject to state regulation that is aimed mainly at the restraint of increase of tariff levels that significantly decreases opportunity of railways for application of competition price factors. Analysis of recent researches and publications shows that not enough attention is paid to the role of state regulation of cargo railway tariffs in the provision of competitiveness of national railways. This has resulted into the aim of this article. Researches, conducted by the authors of the article, prove that today national railways are subjects of international, inter-industry and intra-industry competition. However at the market of cargo carriage the competition development is impossible without the interaction of state in the development of competition environment. Today in the framework of antitrust state policy, aimed for decrease of monopolization level, government regulation of price-setting for railway cargo carriage is exercised. Analysis of the legislation in force concerning such regulation allows making the conclusion that today it does not provide high level of competition of railways at the cargo carriage market. Factors concerning the state regulation of cargo railway tariffs that negatively influence the competitiveness of the national railways at the market of cargo carriage have been revealed and the conclusion has been made on the need to conduct further researches of economically reasonable expenses of railways in the cargo carriage.

Keywords: competitiveness of railways, freight transportations, pricing, government control of tariffs, economically reasonable charges.

© Колесникова Н. М., Чорний В. В., 2014

Ніна Колесникова, д. е. н., проф.

(проректор з науково-педагогічної роботи,

Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Віктор Чорний, к. е. н.

(проректор з науково-виробничих питань та перспектив розвитку,

Державний економіко-технологічний університет транспорту)

РОЛЬ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВАНТАЖНИХ ТАРИФІВ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Необхідність забезпечення високого рівня конкурентоспроможності національних залізниць на ринку вантажних перевезень обумовлює потребу у підвищенні ролі цінових факторів конкурентної боротьби. Проте, ціноутворення по вантажних залізничних перевезеннях є предметом державного регулювання, яке спрямоване, в основному, на стримування зростання рівня тарифів, що значно зменшує можливості залізниць у використанні цінових факторів конкурентної боротьби. Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що ролі державного регулювання вантажних залізничних тарифів у забезпеченні конкурентоспроможності національних залізниць приділено недостатньо уваги, що і обумовило мету даної статті. Проведені авторами статті дослідження свідчать, що в теперішній час по вантажних перевезеннях національні залізниці є суб'єктами міжнародної, міжгалузевої та внутрігалузевої конкуренції. Однак на ринку вантажних перевезень розвиток конкуренції неможливий без втручання держави у формування конкурентного середовища. Нині в межах антимонопольної державної політики, спрямованої на зменшення рівня монополізації, здійснюється державне регулювання ціноутворення на перевезення вантажів залізничним транспортом. Аналіз чинного законодавства щодо такого регулювання дозволив дійти висновку, що на сьогодні воно не сприяє забезпеченню високого рівня конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень. Виявлені чинники, пов'язані з державним регулюванням вантажних залізничних тарифів, які негативно впливають на конкурентоспроможність національних залізниць на ринку вантажних перевезень, та зроблено висновок про необхідність проведення подальших досліджень сутності економічно обґрунтованих витрат залізниць по вантажних перевезеннях.

Ключові слова: конкурентоспроможність залізниць, вантажні перевезення, ціноутворення, державне регулювання тарифів, економічно обґрунтовані витрати.

Нина Колесникова, д. э. н., проф.

(проректор по научно-педагогической работе Государственного экономико-технологического университета транспорта)

Виктор Чорный, к.э.н.

(проректор по научно-производственным вопросам и перспективам развития Государственного экономико-технологического университета транспорта)

РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Необходимость обеспечения высокого уровня конкурентоспособности национальных железных дорог на рынке грузовых перевозок обуславливает потребность в повышении роли ценовых факторов конкурентной борьбы. Между тем, ценообразование по грузовым железнодорожным перевозкам является предметом государственного регулирования, которое направлено, в основном, на сдерживание роста уровня тарифов, что значительно уменьшает возможности железных дорог в использовании ценовых факторов конкурентной борьбы. Анализ последних исследований и публикаций показывает, что роли государственного регулирования грузовых железнодорожных тарифов в обеспечении конкурентоспособности национальных железных дорог уделено недостаточно внимания, что и обусловило цель данной статьи. Проведенные авторами статьи исследования свидетельствуют, что в настоящее время по грузовым перевозкам национальные железные дороги являются субъектами международной, межотраслевой и внутриотраслевой конкуренции. Однако на рынке грузовых перевозок развитие конкуренции невозможно без вмешательства государства в формирование конкурентной среды. В настоящее время в пределах антимонопольной государственной политики, направленной на уменьшение уровня монополизации, осуществляется государственное регулирование ценообразования на перевозку грузов железнодорожным транспортом. Анализ действующего законодательства относительно такого регулирования позволил прийти к заключению, что на сегодня оно не способствует обеспечению высокого уровня конкурентоспособности железных дорог на рынке грузовых перевозок. Выявлены факторы, связанные с государственным регулированием грузовых железнодорожных тарифов, которые негативно влияют на конкурентоспособность национальных железных дорог на рынке грузовых перевозок, и сделан вывод о необходимости проведения дальнейших исследований сущности экономически обоснованных расходов железных дорог по грузовым перевозкам.

Ключевые слова: конкурентоспособность железных дорог, грузовые перевозки, ценообразование, государственное регулирование тарифов, экономически обоснованные расходы.

Problem definition. Creation of conditions for further economic growth in Ukraine demands efficient operation of national railways making the basis of state's transport complex and that is why necessary resources must be provided for the innovation and

investment development. Consequently increase of both own and attracted investments resources is more important and this results into the need to provide high level of competitiveness of railways at the railway carriage market, and the tariffs for railway cargo carriage is one of the main factors. It is the level of railway cargo tariffs that determines both the incomes of railways and attractiveness for the private capital of entrepreneurship concerning the carriage of cargo with the participation of railway transport. Besides at the modern stage of economic development activation of competition takes place at the railway carriage market and this demands from the market players to use new price factors in the competition. Meanwhile railways cannot use flexible tariffs on cargo carriage as according to the legislation in force price setting is subject to state regulation. Practice of support to the different branches of economy by restraining the growth of railway cargo tariffs. This significantly decreases opportunities of railways in using both price factors of competition and in establishing of own investments resources at the account of cargo carriage. The mentioned above results into the need of improvement of the methodology of state regulation of price-setting on the cargo railway carriage.

Recent researches and publications analysis. Both Ukrainian and foreign scientists paid much attention to the problem of efficient price setting for railway cargo carriage, among them: S.Y. Witte, A. Chuprov, I.S. Blyuh, D.I. Zhukovsky, A.F. Lubensky, A. Kreyenin, A.P. Abramov, D.A. Macheret, I.A. Yelov, L.A. Maso, V.K. Myronenko, E.M. Sych, A.V. Shmelev, L.S. Rogacheva, N.V. Makarenko, N.M. Nosova, V. Zapara, etc. [1 – 14]. Previous researches allowed making a conclusion on price-setting role in the provision of competitiveness of railways at the cargo carriage market at the modern economic development stage. Reproductive-optimization paradigm of provision of competitiveness of railways at the cargo carriage market is based at the relevant price-setting on cargo carriage and it is necessary to be implemented as it was proved by one of the authors of the article (Chernyi V.V.) in [15]. It is known that price-setting on railway cargo carriage is subject to state regulation. Practice of cargo railway tariffs state regulation and relevant scientific publications show that the role cargo tariffs state regulation in the provision of competitiveness of national railways demands more thorough research.

The aim of this article is to research of role of price-setting state regulation in the provision of competitiveness of national railways at cargo carriage market.

Presentation of main materials of research. Provision of further economic growth in the country is impossible without demonopolization of potentially competitive branches of national economy and creation of conditions for development of competition. This conditions the need of further reformation of railway transport that is now has form of joined operation of railway transport of natural monopoly sector (infrastructure) and potentially competitive (field of operation). Financial separation in the process of reforming and adaptation of railways to the market environment of natural monopoly sector field of operation promotes creation of objective preconditions for development of competition in the potentially competitive sectors of railway transport. However these preconditions can be used only within competition-aimed transformation of field of railway transport operation. In the result of competition-aimed transformation of potentially competitive sector of railway transport there is decreased influence possibilities for the total market situation from the part of separate economic operators and weakening of market power. Market power is the ability of economic operators to determine or influence significantly the conditions of transport service provision, prevent, eliminate, limit competition, raise the tariffs for carriage and keep them above the level of tariffs that would exist in the conditions of significant competition.

At the modern level of economic development at cargo railway market national railways are subjects of:

- International competition for transit cargo flows and assumption of the largest income, for the best conditions of use of cargo wagons of foreign railway administrations and foreign private wagon owners;
- Inter-sectoral competition (competition between the enterprises of different branches of economy for the amount of income) with cargo owners for assumption of the largest incomes and with vehicles operating companies for cargo flows and assumption of the largest incomes;
- Intra-industry competition with wagon owners for the volumes of cargo carriage and assumption of the largest income (upon the conditions of possibility to carry the cargo both in the inventory fleet wagons and in own wagons) with wagon owners for the assumption of the largest income (upon the use of railway infrastructure only).

From the other part national railways are partners of the foreign railways, cargo owners, owners of cargo wagons, as without cooperation with this subjects they will not be able to implement own potential efficiently regarding the provision of cargo carriage. This conditions use of partnership and competitive approach to the cooperation of national railways with competitors but provision of competitiveness is one of the main factors of success at cargo carriage market. Herewith the essence of railways competitiveness at the railway cargo is the possibility of long-term provision of the operation of stable financial results basing at the rational use of own economic resources, efficient cooperation with cargo owners, owners of cargo wagons, foreign railways concerning the use of foreign wagons, establishment of certain advantages regarding the road transport entities and regarding the railways of neighbor countries concerning the transit cargo flows [16]

Incapability of the market mechanisms to provide development of competition in the potentially competitive sectors of economy conditions the need of state's intrusion into the process of competitive environment establishment. Subject of formation and regulation of competitive relations in potentially competitive sectors of economy at the state level is Antitrust Committee. Herewith it should be noted that bodies that conduct regulation through the instruments of power, try to use all the efforts for satisfaction of own interests first of all and then the interests of society. State regulation is complex of forms and methods of purposed influence of state institutions and organizations at the development of society production approach, and role of the state in the regulation lies in the provision of transition from old-fashioned to the new progressive forms of economic relations that are developing according to the objective economic laws.

In general the aim of regulation lies in establishing the conditions for provision of balance of society interests. In the framework of efficient regulation it is necessary to set such procedure and allocation of competences of economic operators and with its help values in the interests of majority of the society increase and production expense of economic operators minimize.

According to the type of use of state influence methods at the competitive relations modern scientists determine antitrust state policy and competitive (preventive) policy. Antitrust state policy is aimed at the decrease of the level of monopolization and competitive (preventive) is the policy of control, active prevention of the subjects that possess monopoly or significant market power. Domination of antitrust state policy is understandable, logical for the setting stage of market transformation of the economic systems. But in today's conditions state must reorient its policy and significantly increase the role

of preventive measures, make them key in its regulation activity of competitive relations both in the economy of the country and its separate markets.

Today regulation of price setting at the cargo railway carriage market is conducted under the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dd. 26 December 1996 No. 1548 "On the competences of executive power bodies and executive bodies of city councils on the regulation of prices (tariffs)". Regulation of prices and tariffs is the component of price-setting state policy that should be aimed at the provision of equal economic conditions and impetus for the development of all forms of property, economical independence of enterprises, balanced production means, goods and services market, counter reaction to the monopoly trends in economy, extension of the scope of use of free prices, etc. That being said and according to the resolution of Ministry of Infrastructure mentioned above:

- as approved with the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine and Ministry of Finance of Ukraine set tariffs for railway cargo carriage in the borders of Ukraine and accompanying services;

- as approved with Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine set tariffs for complex of works concerning the handling of foreign trade and transit cargo in sea and river ports (at berths) and charges and payments for services that are rendered by foreign going ships in sea ports (at berths) of Ukraine.

Tariffs rate on cargo railway in the border of Ukraine is determined according:

- item 3 of resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dd. 6 May 2000 No. 220-p, whereunder tariff for cargo railway carriage and discounts to them are set taking into account the prime cost of the carriage and absolute weight of transport component in the price of carried products;

- item 6 of the Law of Ukraine on the «Changes into the Law of Ukraine «On railways transport»; according to this tariffs for railway carriage are settled taking into account investment component;

- Part 6 of the article 9 of the Law of Ukraine «On prices and prices setting» specifying that incases under the legislation on the settled (approved) state fixed and regulated prices (tariffs) for works (services) the amount of investment component of the tariff shall be added to such tariffs;

- article 10 of the Law of Ukraine «On prices and price setting», whereunder change of state fixed and regulated prices and tariffs can be conducted resulting from the changes of production conditions and sales of products that do not depend on the economic activity of the entities;

- article 9 of the Law of Ukraine «On Natural Monopolies» whereunder regulation of activity of the natural monopoly entites (that according to the article 5 of this law include use of railway gauges, traffic control services, stations and other infrastructure facilities that provide the railway traffic and according to the article 6 domestic and international carriage of cargo with railway transport is referred to the adjacent markets that are regulated according to this law) shall be conducted basing at certain principles, among them – provision of self-sufficiency of natural monopoly entites;

- parts 3, 4 and 5 of the Article 9 of the Law of Ukraine «On Prices and Price Settings» whereunder the regulated prices and tariffs for works (services) shall be settled in the amount of reasonable expenses for their production. If the executive bodies with their decision settle (approve) prices (tariffs) for works (services) in the amount lower than the amount of reasonable expenses for their production (provision) than the economic operator shall have refund for the lost profits in the form of difference between the

settled (approved) amount of price (tariff) and the amount of reasonable expenses at the account of relevant budget funds. Herewith it is not allowed to set (approve) prices (tariffs) for works (services) in the amount lower than the volume of reasonable expenses for their production without defining the sources of refund of relevant difference including at the account of expenses state or local budgets.

Therefore economic regulation of price-setting for the carriage of cargo with railway transport in the framework of Ukraine from one part and aimed for prevention of use of railway monopoly power in the segment of cargo railway carriage, and from other – makes impossible the use of railway market methods of price-setting that are based at the proportion between the demand and proposal. Moreover lack of interpretation at the legislation level of the concept “reasonable expenses” makes impossible their definition for railway transport. As reasonable expenses today actual expenses are chosen because of the deficit of the railways in their own costs were artificially decreased against that are necessary for provision of efficient economic activity. Moreover upon the approval of financial plan of Ukrzaliznytsya government authorities try to decrease operational costs target figure in order to provide increase of the estimated profit and therefore decrease deductions to the state budget. This strengthen negative trends of the lack of finance of economic activity of the railways that leads to further decrease of actual expenses in comparison with those necessary for normal provision of economic activity. And according to the legislation in force these expenses must be used as basis for the tariff settings for the railway cargo carriage. In total this negatively influences formulation of certain advantages of the railways at the cargo carriage market and prevent railways to provide further increase of competitiveness growth.

Conclusions. Researches conducted allow making conclusion that today it is necessary to reveal the essence of reasonable expenses of railway transport of Ukraine as cargo carriage tariffs depend on them that in their turn influence income generation. The volume of income from the railway carriage directly influences the level of funding of current activity of railway entities, and therefore influences the competitiveness of national railways.

REFERENCES

1. Abramov A.P. *Zatraty zheleznykh doroh y tsena perevozky*. [Expenses of railways and transportation cost]. – M.: Transport, 1974. – 256 p.
2. Vytte S. Pryntsypy zheleznodorozhnykh taryfov [Principles of railway tariffs] // *Myr transporta*.- 2004.- № 3. – P. 130–137.
3. Elovoy Y.A. Pryntsypy taryfoobrazovanya y formirovanya taryfnoi polityky hosudarstv [Principles of tariff and tariff policy formation of States] // *Vestnyk VNYZZhT*. – 2003. – № 5. – P. 33 – 36.
4. Zapara V.M., Kolesnykova N.M., Lomot'ko D.V. Udoskonalennia metodychnykh pidkhodiv do pobudovy taryfnykh skhem z metoiu pidvyschennia konkurentospromozhnosti zaliznyts' na rynku vantazhnykh perevezen' [Improving methodological approaches to the construction of tariff schemes to increase the competitiveness of railway freight market] // *Zb. nauk. prats' Ukr. derzh. akad. zalizn. transp. Udoskonalennia vantazhnoi i komertsii noi roboty*. – Kh., 2004. – Vyp. 62. – P. 83 – 93.
5. Kreinyu A.V., Mazo L.A. O pryntsypakh upravleniya transportnyu taryfamy v usloviakh stanovleniya rynochnoho khoziaystvennoho mekhanizmu [On the principles of management in transportation tariffs in terms of a market economic mechanism] // *Vestnyk VNYZZhT*. – 1992. – № 1. – P. 6 – 12.
6. Mazo L.A. Novaia sistema hruzovykh taryfov dlia OAO «Rossyiskie zheleznie dorohy» [The new system of freight rates for JSC «Russian Railways»] // *Ekonomyka zheleznykh doroh*. – 2003. – № 7. – P. 45–52.
7. Makarenko M.V. *Osnovy upravlinnia ekonomichnyu protsesamy na zaliznychnomu transporti Ukrainy*: Monohrafiia. [Fundamentals of economic management in railway transport Ukraine] – K.: KUETT, 2003. – 478 p.

8. Macheret D.A. Rynochne kategoryy y tsenovaia polityka [Market categories and pricing] // *Zheleznodor. transp.* – 1994. – № 1. – P. 37–45.
9. Myronenko V.K., Sych Ye. M., Il'chuk V.P., Kyslyi V.M. Tsinovi instrumenty investytsiynykh taryfiv na pidpriemstvakh zaliznychnoho transportu [The price instruments of investment tariffs for railway undertakings] // *Zalozn. transp. Ukrainy.* – 2001. – № 2. – P. 35–36.
10. Nosova N.M. Udoskonalennia taryfiv na vantazhni perevezennia [Improving rates of freight] // *Tezy dop. III mizhnar. nauk. konf. «Problemy ekonomiky transportu».* – D., 2003. – P. 78–79.
11. Rohachova L.S., Mazo L.A., Shmelev A.V. Metodicheskie osnovy formirovaniia novoho preiskuranta taryfov na hruzovii perevozky i usluhi infrastruktury, vypolniaemie rossyyskymy zheleznyimi dorogami [Methodical bases of formation of a new price list of tariffs for freight transportation and infrastructure services performed by Russian Railways] // *Biulleten' transportnoi informatsii.* – 2002. – № 10 (88). – P. 5–8.
12. Sych Ye., Kolesnykova N. Vplyv derzhavnogo reguliuvannia na efektyvnist' tsinoutvorennia vantazhnykh ta pasazhyr'skykh zaliznychnykh perevezen' [The impact of government regulation on the pricing efficiency of freight and passenger rail transportation] // *Zb. nauk. prats' Kyiv. un-tu ekonomiky i tekhnologii transportu: Seriia «Ekonomika i upravlinnia».* – Vyp. 6. – 2004. – P. 100–105.
13. Chornyi V.V. Kontseptual'ni pidkhody do vyznachennia ekonomichno obgruntovanoho rivnia taryfiv na vantazhni zaliznychni perevezennia [Conceptual approaches to determine the economically justified level of tariffs for freight transportation] // *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini.* – 2012. – № 7 (134). – P. 33–36.
14. Chornyi V.V. Formirovanie ekonomicheskyy obosnovannykh taryfov na perevozky hruzov zheleznodorozhnyim transportom Ukrainy [The formation of economically justified tariffs for the carriage of goods by rail in Ukraine] // *Taryfy.* – 2013. – № 4 (10). – P. 29–31.
15. Chornyi V.V. *Suchasna paradyhma zabezpechennia konkurentospromozhnosti zaliznyts' po vantazhnykh perevezenniakh: rozvytok ta efektyvnist': monohrafiia* [Modern providing paradigm of railways in freight transport, development and efficiency]. – K.: DETUT, 2013. – 274 p.
16. Chornyi V.V. Sutnist' ta zmist konkurentospromozhnosti zaliznychnoho transportu na rynku vantazhnykh perevezen' [The essence and content of the competitiveness of rail transport in the freight market] // *Zb. nauk. prats' Derzh. ekon.-tekhnoloh. un-tu tr-tu: Seriia «Ekonomika i upravlinnia».* – Vyp. 19. – 2012. – P. 200–208.

УДК 656.025.2

Віктор Костюшко, здобувач
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)

ВИБІР СХЕМИ ПРОКЛАДКИ ПРИМІСЬКИХ ПОЇЗДІВ НА ГРАФІКУ ПО МІНІМУМУ ПАСАЖИРО-ГОДИН ОЧІКУВАННЯ

Досвід функціонування приміського пасажирського транспорту в ринкових умовах свідчить про відсутнє посилення конкуренції з боку автоперевізників завдяки оперативності їх реагування на потреби населення. Це проявляється у гнучкому графіку та вищій інтенсивності руху, підвищенні комфортності транспортних засобів, зручному розташуванню зупинок у приміській зоні. Тому в умовах, що склалися, адаптувати приміський пасажирський залізничний транспорт до вимог конкурентного середовища можна, враховуючи вибір схеми прокладки приміських поїздів на графіку по мінімуму пасажиро-годин очікування, загальний час, що витрачає пасажир на поїздки, умови перебування пасажирів під час поїздки у рухомому складі. У статті проведено дослідження процесу надходження пасажирів на зупинні пункти у Тетерівському та Фастівському напрямках Київського залізничного вузла. У результаті оброблення статистичних даних і методом найменших квадратів отримана емпірична формула для оцінки середнього часу очікування пасажиром приміського поїзда.

Автором наведено графіки приходу приміських пасажирів на платформу, схема прокладки поїздів на графіку та визначено залежність пасажиропотоку від часу. Вдосконалюючи технологію приміських пасажирських перевезень, необхідно, з одного боку, враховувати особливості приміських перевезень, а з іншого – не забувати про інтереси пасажирів. Задоволення їх вимог характеризується рівнем комфортності поїздок, який містить затрати часу на поїздки, враховуючи середній час очікування пасажиром приміського поїзда, населеність составів поїздів, зручність розкладу руху.

Ключові слова: приміські пасажирські перевезення, пасажиропотік, населеність вагонів, технологія перевезень, інтервали відправлення поїздів, пасажиро-години очікування пасажирів.

Віктор Костюшко, соискатель
(Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ВЫБОР СХЕМЫ ПРОКЛАДКИ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ НА ГРАФИКЕ ПО МИНИМУМУ ПАССАЖИРО-ЧАСОВ ОЖИДАНИЯ

Опыт функционирования пригородного пассажирского транспорта в рыночных условиях свидетельствует о значительном усилении конкуренции со стороны автоперевозчиков благодаря оперативности их реагирования на

© Костюшко В. П., 2014

потребности населения. Это проявляется в гибком графике и высшей интенсивности движения, повышении комфортности транспортных средств, удобном расположении остановок в пригородной зоне. Поэтому, в сложившихся условиях, адаптировать пригородный пассажирский железнодорожный транспорт с требованиями конкурентной среды возможно, учитывая выбор схемы прокладки пригородных поездов на графике по минимуму пассажиро-часов ожидания, общего времени, что тратит пассажир на поездку, условий пребывания пассажира во время поездки в подвижном составе.

В статье проведено исследование процесса поступления пассажиров на остановочные пункты в Тетеревском и Фастовском направлениях Киевского железнодорожного узла.

В результате обработки статистических данных и методом наименьших квадратов получена эмпирическая формула для оценки среднего времени ожидания пассажиром пригородного поезда.

Автором приведены графики прихода пригородных пассажиров на платформу, схема прокладки поездов на графике и определена зависимость пассажиропотока от времени.

Совершенствуя технологию пригородных пассажирских перевозок, необходимо, с одной стороны, учитывать особенности пригородных перевозок, а с другой – не забывать об интересах пассажиров. Удовлетворение их требований характеризуется уровнем комфортности поездок, который включает в себя затраты времени на поездку, учитывая среднее время ожидания пассажиром пригородного поезда, населенность составов, удобство расписания движения.

Ключевые слова: пригородные пассажирские перевозки, пассажиропоток, населенность вагонов, технология перевозок, интервалы отправления поездов, пассажиро-часы ожидания пассажиров.

Viktor Kostiushko

(applicant, State Economy and Technology University of Transport)

THE SELECTION OF COMMUTER TRAINS LAYING SCHEME ON GRAPH AT A MINIMUM PASSENGER-HOURS OF WAITINGS

Experience of the suburban passenger transport market conditions indicates a significant increase in competition from road transport thanks to the speed of their response to the population needs. This manifests itself in a flexible schedule and higher traffic, increasing the comfort in vehicles, conveniently located stops in a suburban area. Thus under the present circumstances, it is quite possible to adapt the commuter rail transport to the competitive environment requirements considering the selection of commuter trains laying scheme on graph at a minimum passenger-hours of waitings, total time for a trip, conditions for passengers taking on board.

In this paper we analyze the flows of passengers at the stopping points in Teteriv and Fastiv direction of Kyiv railway junction.

Processing statistical data by the «least squares» method has resulted in our obtaining an empirical formula to estimate the average waiting time for a commuter. The

paper gives the graphs of commuter trains arriving at platform, the commuter trains laying schemes on graphs and determined dependence between the flow of passengers and the time.

Improving the commuter transportation technology, it is necessary, on the one hand, to take into account the peculiarities of commuter traffic, and on the other hand, not to forget the passengers. Meeting their requirements is characterized by a trip comfort level, including the trip time, average time for passenger to wait the commuter train, the car occupancy, the table convenience.

Keywords: commuter transportation, passenger turnover, car occupancy, traffic technology, intervals of train departure, passenger-hours of waitings.

Вступ. Регулярність руху приміських поїздів на напрямках є одним із основних якісних показників, що характеризує комфортність поїздки пасажирів і одночасно оцінює рівень роботи підприємства (стан технічної готовності рухомого складу, наявність резерву рухомого складу, організацію контролю за графіком руху).

Організація перевізного процесу на залізничному транспорті значною мірою визначається погодженістю в роботі всіх його підрозділів, що забезпечується на основі руху поїздів по графіку. Графік руху поїздів розробляють для цілих напрямків з врахуванням кращого використання локомотивів. Суворе виконання графіка руху пасажирських поїздів є обов'язковою умовою. Графік має забезпечувати точне і регулярне обертання приміських поїздів між населеними пунктами. Саме графік руху визначає послідовність зайняття поїздами перегонів, часу відправлення і прибуття поїздів по кожному роздільному пункту, швидкості руху поїздів по перегонах і норми часу стоянки їх на станціях, а також серії локомотивів, які обслуговують поїзда, вагові норми і довжини поїздів [2].

Постановка проблеми. Час перебування в русі на даний момент є одним із найважливіших чинників, які впливають на вибір пасажирів. Зменшення часу поїздки, у більшості випадків, призводить до збільшення пасажирообороту. Повне, своєчасне та якісне задоволення потреб населення у приміських пасажирських перевезеннях не тільки покращує умови його праці, але є одним із важливих напрямів підвищення технологічного і економічного потенціалу України. За час поїздки пасажир не тільки бере участь у виробничому процесі, але й утомлюється. Тому приміський залізничний транспорт є невід'ємною частиною інфраструктури міста.

Вагомою частиною витрат часу на поїздки є час очікування пасажирами приміських поїздів, тому його зниження є внутрішнім резервом перевізного процесу. Це є одним з головних напрямів підвищення якості перевізного процесу.

Зменшення затрат часу пасажирами на проїзд є важливою умовою покращення якості обслуговування пасажирів. В умовах конкурентного середовища повинен забезпечуватись інтенсивний пошук ефективних технологій організації процесу перевезення. Це є одним із пріоритетних питань Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 рр. [1]. Існуючі підходи до пошуку раціонального забезпечення приміських перевезень дозволяють знаходити лише розподіл пасажиропотоків на мережі без належного врахування коливання попиту в різні періоди доби.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених раніше аспектів проблеми, яким присвячена стаття. Розвиток досліджень щодо ефективної організації приміських залізничних пасажирських перевезень, питань якості транспортних послуг у науковій літературі зустрічаються все частіше, що зумовле-

но зростаючою актуальністю проблеми. Найбільше робіт було присвячено вартісній оцінці часу, що витрачає пасажир у поїзді різними видами транспорту. Серед публікацій доцільно відзначити роботи таких науковців як О.П. Артинов, Т.В. Бутько, В.Г. Галабурда, П.С. Грунтов, О.М. Гудков, Ф. П. Кочнев, Ю.Ф. Кулаєв, Н.В. Левадна, Д.В. Ломотько, В.І. Мацюк, В.К. Мироненко, Ю.О. Пазойський, Л.С. Рябуха, П.В. Самарцев, І.Б. Сотніков, В.Г. Шубко та інших авторів [1 – 7].

Разом з тим, досвід функціонування приміського пасажирського транспорту в ринкових умовах свідчить про відчутне посилення конкуренції з боку автоперевізників завдяки оперативності їх реагування на потреби населення. Це проявляється у гнучкому графіку та вищій інтенсивності руху, підвищенні комфортності транспортних засобів, зручному розташуванні зупинок у приміській зоні.

Мета статті. В умовах, що склалися, адаптувати приміський пасажирський залізничний транспорт до вимог конкурентного середовища можна, враховуючи вибір схеми прокладки приміських поїздів на графіку по мінімуму пасажиро-годин очікування, загальний час, що витрачає пасажир на поїздку, умови перебування пасажира під час поїздки у рухомому складі, чому й присвячена дана стаття.

Виклад основного матеріалу дослідження. Окрім загальновідомих особливостей приміських пасажирських перевезень (просторова і добова нерівномірність пасажиропотоку, масовість, невеликі відстані прямування), на сучасному етапі можна виділити такі нюанси приміських перевезень:

- 1) залізниці взяли на себе частину міських перевезень пасажирів і, фактично, стали видом міського громадського транспорту;
- 2) нестача справного рухомого складу;
- 3) різке скорочення приміських пасажиропотоків, зокрема за рахунок конкуренції з боку автомобільного транспорту і підвищення рівня тарифів на залізничному транспорті.

Середній час очікування пасажиром приміського поїзда характеризує якість організації приміських перевезень.

За даними опитування в Київському вузлі залізничних перевезень, більше 80% пасажирів, які користуються послугами приміського залізничного транспорту, точно знають час відправлення составів поїздів. І основна маса пасажирів, знаючи розклад руху приміських поїздів, приходять на платформу безпосередньо перед відправленням поїзда. Слід зазначити, що на сьогодні існують методики по визначенню пасажиро-годин очікування [7, 8], які базуються на формулі:

$$\sum AT_{\text{оч}} = \frac{(T_{\text{пер}} \cdot a_n \cdot n)}{2} \quad (1)$$

де $T_{\text{пер}}$ – період графіка руху приміських поїздів за добу, год.;

a_n – розрахункова місткість приміського поїзда;

n – кількість поїздів.

Аналіз проведених раніше досліджень з оцінки середнього часу очікування пасажиром приміського поїзда свідчить, що формула (1) не відображає реальної ситуації, оскільки передбачає рівномірне надходження на платформу пасажирів, які очікують прибуття приміського состава, одразу після відправлення попереднього состава. У зв'язку з цим формула (1) потребує коригування.

З метою визначення витрат часу на проїзд було проведено дослідження процесу надходження пасажирів на зупинні пункти у Тетерівському та Фастівському напрямках Київського залізничного вузла. Хронометрувався час приходу кожного

пасажира на платформу. Натурні спостереження свідчать, що у більшості випадків, поява першого пасажира на платформі зафіксована не раніше, ніж за 40 хв. до прибуття поїзда. Потім вівся підрахунок пасажирів, які надходили на платформу, по п'ятихвилинних інтервалах впритик до відправлення поїзда. Характерні графіки приходу пасажирів на платформу наведені на рис. 1, де як приклад показано три поїзди (три спостереження).

У результаті були оброблені статистичні дані (більше 100 поїздів, тобто більше 100 спостережень) і методом найменших квадратів отримана емпірична формула для оцінки середнього часу очікування пасажиром приміського поїзда:

$$t_{оч} = 0,4 \cdot I, \quad (2)$$

де I – інтервал між попутними приміськими поїздами, хв.

Також відомо, що для приміських перевезень характерні два пікових періоди пасажиропотоків – ранішній (у бік м. Києва) та вечірній (виїзд із Києва). На ці періоди припадає близько 90% всього пасажиропотоку (за напрямками). Саме в такі періоди залізниця може використовувати свою найбільшу технологічну перевагу – забезпечення великої провізної спроможності разом із надійністю сполучень.

Для більш наглядної картини відображення по пікових періодах наведемо графіки зміни попиту на перевезення у Тетерівському та Фастівському напрямках (рис. 1).

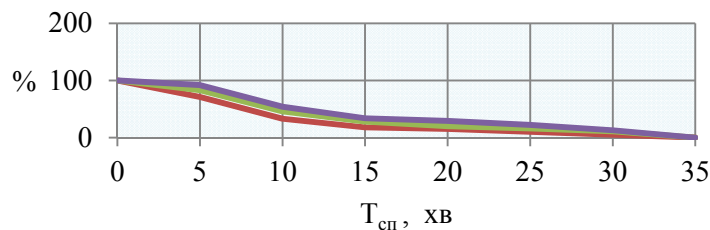


Рис. 1. Графіки приходу приміських пасажирів на платформу

$T_{сп}$ – час початку спостереження перед початком прибуття поїзда, хв.

Динаміку змін пасажиропотоків за часом можна відслідкувати по кривій стійкості. Зміна крутизни кривої показує наявність сезонності пасажирських перевезень та їх масштабів.

Розглянемо інтенсивний період доби по відправленню із головної станції приміської ділянки. Залежність пасажиропотоку від часу приймемо лінійною. Тоді в цей період залежність пасажиропотоку від часу має такий вигляд:

$$A_{ij} = K_{ij} \cdot t \quad (3)$$

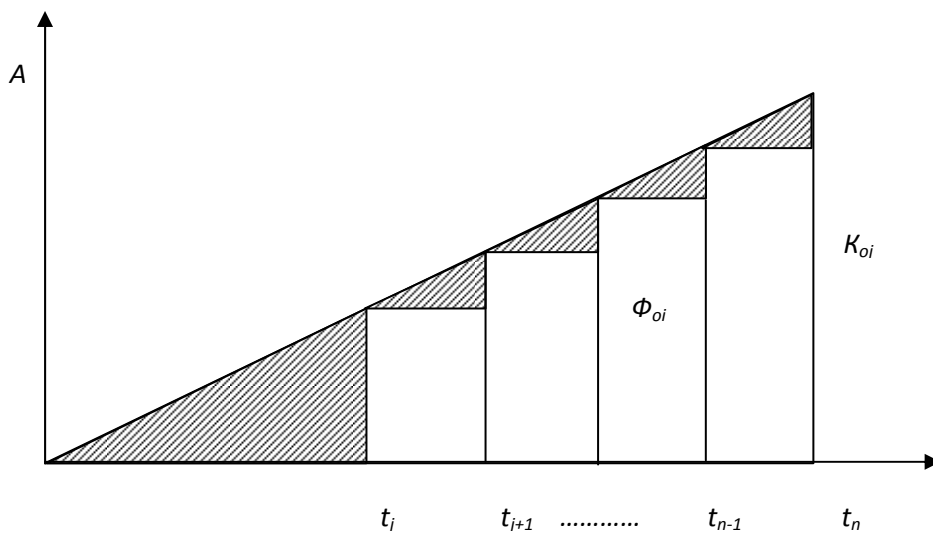
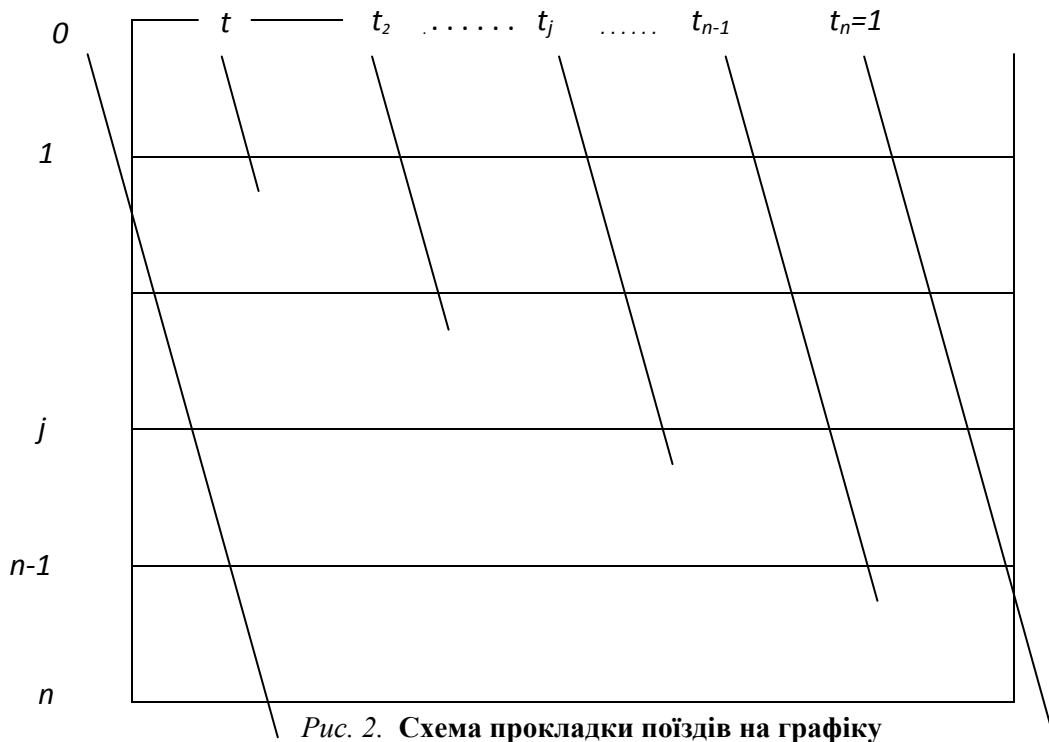
де K_{ij} – постійна інтенсивність пасажиропотоку з i -ї станції зародження на j -ту станцію його погашення. При цьому $i = 0, 1, \dots, n-1$;

$$j = 1, 2, \dots, n;$$

$$i < j.$$

n – кількість зонних станцій обороту приміських составів.

У системі координат t, A (час, пасажиропотік) пасажиро-години очікування численно дорівнюють площі, яка обмежена кривою наростаючого пасажиропотоку і ступінчастою лінією, що характеризує прийнятий розклад (рис. 2, 3).



Нехай t_i – моменти відправлення із головної станції приміської ділянки на j -ту станцію обороту. Пасажиро-години очікування для відповідної кореспонденції пасажиропотоку чисельно дорівнюють площі, яка обмежена прямою наростаючого потоку, що відповідає кореспонденції пасажиропотоку, і ступінчатою лінією, яка

характеризується прийнятою схемою прокладки. Мінімум пасажиро-годин очікування відповідає максимуму площі, що обмежена ступінчатою лінією і віссю абсцис. Прийmemo величину t_n за одиницю. Тоді t_j будуть виражені в частках одиниці. Критерієм для визначення оптимальних моментів відправлення поїздів з головної станції виберемо сумарні пасажиро-години очікування. Тоді для пасажирів, які прямують з головної станції на j -ту зону, сумарні пасажиро-години очікування ($\sum At_{oc}$) будуть дорівнювати площі заштрихованої фігури (рис. 3).

Нехай Φ_{oj} – площа незаштрихованої фігури. Тоді:

$$\left(\sum At_{oc}\right)_{ij} + \Phi_{oj} = \frac{1}{2}K_{oj} = Const. \quad (4)$$

Мінімум пасажиро-годин очікування або максимум площі Φ можна визначити, якщо прийняти, що похідні цієї функції по t_i дорівнюють нулю, при тому, що i (число незалежних перемінних) на одиницю менше заданого числа проїзних одиниць. Значення інтервалів між поїздами будуть знайдені рішенням отриманої таким чином системи рівнянь. При лінійній залежності пасажиропотоку від часу отримаємо систему лінійних алгебраїчних рівнянь, рішення яких визначає такі значення точок відправлення, при яких досягається мінімум площі, яка обмежена прямою і ступінчатими лініями, які виражають потребу у відправленні і запропоноване відправлення.

Оскільки лінія наростаючого пасажиропотоку може бути виражена лінійною залежністю від часу, то площа ступінчатої фігури при відправленні трьох поїздів складе:

$$T = kt_1(t_2 - t_1) + kt_2(1 - t_2) \quad (5)$$

де t_1, t_2 – відповідно інтервали між відправленням першого і другого поїздів;

k – коефіцієнт пропорціональності в лінійній залежності пасажиропотоку від часу.

Тоді невідомі t_1, t_2 можна визначити із виразу:

$$\frac{\partial T}{\partial t_1} = kt_2 - 2kt_1 = 0; \quad (6)$$

$$\frac{\partial T}{\partial t_2} = kt_1 + k - 2kt_2 = 0,$$

звідки $t_1 = 1/3$; $t_2 = 2/3$, тобто у разі лінійної залежності пасажиропотоку від часу доцільне рівномірне розподілення поїзних одиниць в періоді, що розглядається, незалежно від темпу накопичення пасажиропотоку. Якщо число зонних станцій більше двох, то між перемінними існують додаткові зв'язки, а саме: для даного варіанта плану формування можуть бути прийняті додаткові умови, число яких дорівнює числу транзитних поїздів. Тоді мінімум пасажиро-годин можна визначити методом невизначених множників Лагранжа:

для станції I $A_1 = k_1 t$;

для станції II $A_2 = k_2 t$;

для станції III $A_3 = k_3 t$.

Висновки та пропозиції. Вдосконалюючи технологію приміських пасажирських перевезень, треба, з одного боку, враховувати особливості приміських перевезень, а з іншого – не забувати про інтереси пасажирів. Задоволення їхніх вимог характери-

зується рівнем комфортності поїздок, який включає в себе затрати часу на поїздки, враховуючи середній час очікування пасажиром приміського поїзда, населеність составів поїздів, зручність розкладу руху.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки від 16 грудня 2009 року № 1390.* – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>.
2. *Артынов А.П., Дмитриев Н.У.* Пригородные пассажирские перевозки. – М.: Транспорт, 1985. – 161 с.
3. *Совершенствование пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте / А.А. Колесов, Б.А. Таулин, И.Н. Шалкин, В.Г. Шубко.* – М.: Транспорт, 1991. – 142 с.
4. *Боровикова М.С.* Организация движения на железнодорожном транспорте. – М.: Маршрут, 2003. – 368 с.
5. *Пазойский Ю.О.* Оптимизация параметров системы освоения пригородных пассажиропотоков в условиях мегаполиса: автореф. дис. д-ра техн. наук. – М., 2000. – 47 с.
6. *Пазойский Ю.О., Рябуха Л.С., Шубко В.Г.* Организация пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте (в примерах и задачах). – М.: Транспорт, 1991. – 240 с.
7. *Колпаков В.С., Шубко В.Г.* Совершенствование пассажирских перевозок. – М.: Транспорт, 1983. – 191 с.
8. *Полынцев Е.П.* Определение размеров движения пригородных поездов с учетом колебаний пассажиропотоков // Сб. науч. тр. «Совершенствование эксплуатационной работы в транспортных узлах»; Под общ. ред. А.К. Угрюмова. – Л.: ЛИИЖТ, 1981. – С. 78-89.

REFERENCES

1. *Derzhavna tsil'ova prohrama reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010 – 2019 roky vid 16 hrudnia 2009 roku №1390* [State Program of the railway reform for 2010 – 2019 dated December 16, 2009 №1390] Rezhym dostupu: <http://www.uz.gov.ua/>.
2. *Artynov A.P., Dmytriev N.U.* *Pryhorodnie passazhyrskie perevozky.* [Commuter passenger transportation] – М.: Transport, 1985. – 161 p.
3. *Sovershenstvovanie passazhyrskykh perevozok na zheleznodorozhnom transporte* [Improving passenger rail service] / А.А. Kolesov, В.А. Taulyn, Shapkyn Y.N., Shubko V.G. М.: Transport, 1991. 142 s.
4. *Borovykova M.S.* *Orhanyzatsiya dvyzheniya na zheleznodorozhnom transporte.* [Organization of railway traffic] – М.: Marshrut, 2003. – 368 p.
5. *Pazoyskyi Yi.O.* *Optymyzatsyia parametrov systemy osvoeniya pryhorodnykh passazhyropotokov v uslovyiakh mehapolysa:* avtoref. dys. d-ra tekhn. nauk. [Optimization of parameters of the system of suburban passenger traffic development in the metropolis]. – М., 2000. – 47p.
6. *Pazoyskyi Yi.O., Riabukha L.S., Shubko V.H.* *Orhanyzatsyia passazhyrskykh perevozok na zheleznodorozhnom transporte (v prymerakh y zadachakh)* [Organization of passenger transportation on railway transport (examples and problems)]. – М.: Transport, 1991. –240 p.
7. *Kolpakov V.S., Shubko V.G.* *Sovershenstvovanie passazhyrskykh perevozok.* [Improving passenger traffic] – М.: Transport, 1983. – 191 p.
8. *Polyntsev E.P.* *Opredelenie razmerov dvyzheniya pryhorodnykh poezdov s uchetom kolebanyi passazhyropotokov* [Determining the amount of commuter trains, taking into account fluctuations of passenger flows] // *Sb. nauch. tr. «Sovershenstvovanie ekspluatatsyonnoi raboty v transportnykh uzлах»* Pod ob. red. А.К. Ugriumova. – Л.: LYYZhT, 1981. – P. 78 – 89.

УДК 656.08:614.1

Павло Лапін

(здобувач, Державний економіко-технологічний університет транспорту)

ЕКОНОМІКО-СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ ЗАЛІЗНИЧНИХ КАТАСТРОФ

У статті проаналізовано поширеність та загальні причини залізничних катастроф в Україні та світі. Доведено, що починаючи з 1970 р. середня кількість постраждалих в залізничних катастрофах у 2,2 раза більша, ніж середня кількість загиблих. У середньому на одну залізничну катастрофу (в яких загинуло більше 10 та/або більше 100 людей було поранено) припадає 41 загибла особа та 92 поранених. З метою удосконалення оцінки збитку від одиної залізничної катастрофи, запропоновано використовувати економічний еквівалент вартості людського життя. З позиції концепції вартості людського життя розкрито базові підходи до оцінки економічних наслідків залізничних катастроф. Вартість людського життя диференціюється залежно від віку постраждалих та тяжкості ураження, тобто вимірного ступеня втрати здоров'я. Для визначення ступеня втрати здоров'я проведена оцінка медико-соціальних наслідків залізничних катастроф внаслідок термічного впливу (переважно внаслідок вибуху та подальшої пожежі), механічного впливу (переважно внаслідок зіткнення, сходження з рейок рухомих складів поїздів, дії вибухової хвилі), хімічного впливу (внаслідок витоку отруйних речовин). Виявлено ступінь тяжкості травм, подано характеристику постраждалих та статистику летальності від важких ушкоджень.

Ключові слова: залізнична катастрофа, структура залізничної травми, економічний еквівалент вартості людського життя.

Павел Лапин

(соискатель, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ЭКОНОМИКО-СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КАТАСТРОФ

В статье проанализированы распространенность и общие причины железнодорожных катастроф в Украине и мире. Показано, что начиная с 1970 г. среднее количество пострадавших в железнодорожных катастрофах в 2,2 раза больше, чем среднее количество погибших.

© Лапін П. В., 2014

В среднем на одну железнодорожную катастрофу (в которых погибло более 10 и/или более 100 человек были ранены) приходится 41 погибший и 92 раненых. С целью усовершенствования оценки ущерба от единичной железнодорожной катастрофы, предложено использовать экономический эквивалент стоимости человеческой жизни. С позиции концепции стоимости человеческой жизни раскрыты базовые подходы к оценке экономических последствий железнодорожных катастроф. Стоимость человеческой жизни дифференцируется в зависимости от возраста пострадавших и тяжести поражения, т.е. измеримой степени потери здоровья. Для определения степени потери здоровья проведена оценка медико-социальных последствий железнодорожных катастроф в результате термического воздействия (преимущественно в результате взрыва и последующего пожара), механического воздействия (преимущественно в результате столкновения, схода с рельсов составов поездов, действия взрывной волны), химического воздействия (вследствие утечки ядовитых веществ). Выявлена степень тяжести травм, дана характеристика пострадавших, показана статистика летальности от тяжелых повреждений.

Ключевые слова: железнодорожная катастрофа, структура железнодорожной травмы, экономический эквивалент стоимости человеческой жизни.

Pavlo Lapin

(applicant, State Economy and Technology University of Transport)

ECONOMIC AND SOCIAL ASPECTS OF RAILWAY ACCIDENTS

The article analyzes the prevalence and causes of railway accidents in Ukraine and abroad. It is shown that since 1970-ies the average number of victims in train accidents is 2.2 times greater than the average number of deaths. On average, a train accident (killed more than 10 and/or more than 100 people injured) are 41 people died and 92 wounded. To improve the assessment of damage from a single train accident, it is proposed to use the term "value of human life". From the standpoint of the value of human life concept basic approaches to assessing the economic impact of rail accidents are revealed. Value of human life is differentiated depending on the age of the victims and the severity of injury, i.e. measurable degree of health loss. To determine the degree of health loss the medical and social consequences of train accident due to thermal effects (mainly due to the explosion and subsequent fire), mechanical effects (mainly as a result of collision, derailment of rolling stock, blast impact), chemical attack (due to leakage of toxic substances) have been evaluated. The severity of injury, the characteristics of victims, statistics of mortality from severe damage are given.

Keywords: railway accident, railway injury structure, value of human life.

Постановка проблеми. До надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру належать аварії і катастрофи на різних видах транспорту, пожежо- та вибухонебезпечних об'єктах, об'єктах виробничої та соціальної інфраструктури. Катастрофи на залізниці зустрічаються у всіх континентальних державах, протягом усього часу існування цього виду транспорту. Незважаючи на численні окремі ві-

домості в літературі про сучасні техногенні катастрофи та їхні наслідки у світі, інформація про характер та медико-соціальні наслідки залізничних катастроф у вітчизняній літературі на сьогодні майже не систематизована [3, 10, 18, 26].

Економічний результат надзвичайних ситуацій залежить від безлічі факторів і визначається їх масштабом та інтенсивністю, характером (рельєфом) території, щільністю її забудови, типом будівель і споруд, щільністю населення, його віковим складом тощо. Наслідки надзвичайних ситуацій виражаються такими факторами, як кількість постраждалих (загиблих, поранених), масштаби руйнування і забруднення промислової та цивільної забудови, довкілля. Труднощі оцінки економічних наслідків від надзвичайних ситуацій на залізниці, пов'язані з невизначеністю їх ймовірності і масштабу, а також наявністю численних медико-санітарних втрат [17, 23].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми соціально-економічних наслідків катастроф відображені в наукових працях таких вітчизняних науковців, як: Комарницький І.М., Козьменко С.Н., Волошин С.М., Жаров Л.В., Хлобистов Є.В., Чебанов О.А. та інших. Організаційно-медичні проблеми залізничних катастроф відображені у працях Опанасюк Ю.А., Варус В.І., Петрук С. О., Колінковського О. М.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значну кількість наукових досліджень щодо економічних наслідків катастроф, переважна більшість із них спрямована на вирішення економіко-екологічних аспектів, однак продовжує залишатись актуальним питання визначення прямих та непрямих втрат, в т.ч. втрат спричинених здоров'ю постраждалим в залізничних катастрофах.

Мета роботи – розкрити базові підходи до оцінки економічних наслідків залізничних катастроф з позицій концепції вартості людського життя; визначити параметри залізничних катастроф, пов'язаних зі зниженням рівня здоров'я і смертності постраждалих.

Викладення основного матеріалу дослідження. Аварії та катастрофи на залізничному транспорті, що є окремим випадком надзвичайної ситуації, визначаються наказом Міністерства інфраструктури України № 12 від 12.01.2012 р. та затвердженим цим наказом «Положення про класифікацію транспортних подій на залізницях України», де надано визначення поняттю «залізнична транспортна подія», «аварія», «катастрофа», «серйозний інцидент», «інцидент».

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

Таким чином, поняття залізничної катастрофи нерозривно пов'язане з руйнівними наслідками для залізничної інфраструктури із обов'язковою наявністю медико-санітарних втрат.

З позиції держави, еквівалент вартості людського життя повинен оцінюватись, виходячи з втраченої вигоди для економічної системи, нереалізованого економічного потенціалу середньостатистичного працівника, обумовлених його смертю (за вирахуванням передбачуваної майбутньої заробітної плати, виплат і пільг із суспільних фондів). Економічна оцінка вартості життя потрібна для визначення величини компенсації, на яку мають право споживачі (або правонаступники в разі смерті споживачів) при завданні шкоди їхньому здоров'ю внаслідок придбання товарів,

медикаментів неналежної якості; особи, яким завдано шкоди життю чи здоров'ю шкідливими чинниками навколишнього середовища, лікарською недбалістю чи некомпетентністю; при визначенні суми відшкодування вигодонабувачам у разі загибелі застрахованих осіб в аваріях на транспорті та в багатьох інших сферах [20, 25].

Згідно з методикою оцінки вартості людського життя сумарна її величина, у разі санітарних і безповоротних втрат в катастрофах різного генезу, визначається за формулою [15, 20, 25]:

$$S = \sum i, j \text{ Влж } n_{i,j} k_i m_j \quad (1)$$

де S – вартість втрат людських життів;

Влж – вартість людського життя середньостатистичного громадянина;

n – загальні втрати населення внаслідок надзвичайної ситуації, осіб;

i – вік потерпілих;

j – тяжкість ураження;

k – коефіцієнт вікової диференціації вартості людської життя;

m – кількісна оцінка тяжкості ураження (смерті, як максимальному ураженню ставиться відповідно коефіцієнт 1,0).

Вартість людського життя диференціюється залежно від віку постраждалих та тяжкості ураження, тобто вимірного ступеня втрати здоров'я. Розрізняють повну втрату здоров'я (при максимальній хвороби) і часткову його втрату. Так, часткова втрата здоров'я обумовлена в цінній формі як часткова втрата «вартості людського життя», коливається від 0,92 для вкрай важкої травми, до 0,22 для легкої травми від вартості людського життя при максимальній хворобі. Інша складова повної вартості людських втрат у катастрофах – вартість суспільного тягара хвороб – визначається, як сума прямої і непрямой вартості. Пряма вартість містить:

– вартість лікування, догляду та реабілітації постраждалих, інші витрати на заходи з охорони здоров'я населення;

– соціальні трансферти (пенсії по інвалідності, виплати по соціальному страхуванню) [15].

В будь-якому разі, зростання частоти і масштабності катастроф на залізничному транспорті вимагає проведення оцінки збитку від одиначної катастрофи із заданими параметрами (кількість постраждалих, масштаби максимального збитку) і співставленні отриманих збитків з витратами на її запобігання та ліквідацію [17].

Для визначення одиначної катастрофи із заданими параметрами, потрібна, зокрема, оцінка медико-соціальних наслідків залізничних катастроф. За даними міжнародної бази даних катастроф Центру досліджень епідеміології катастроф (Centre for Research on the Epidemiology of Disasters) [1] за період 1910 – 2009 рр. на залізницях світу було зафіксовано 529 залізничних катастроф, у кожній з яких загинуло більше 10 та/або більше 100 людей було поранено. Причому лише 23 (4,3%) катастрофи припадає на період 1910 – 1949 рр., 39 (7,4%) катастроф – на період 1950 – 1969 рр., а 467 (88,3%) таких катастроф припадає на останні три десятиліття 1980 – 2009 рр. Порівняно позитивна динаміка спостерігається у кількості загиблих в залізничних катастрофах, в яких загинуло більше 10 та/або більше 100 людей було поранено. Якщо у період 1910 – 1949 рр. в середньому на кожну таку катастрофу припадало 135 загиблих осіб, то в період 1950 – 1969 рр. – 84 особи, а у 1970 – 2009 рр. – 41 особа. Кількість поранених на кожну залізничну катастрофу склала 48, 89 та 92 особи відповідно. Отже, починаючи з 1970 р. середня кількість постраждалих в залізничних катастрофах у 2,2 раза більша, ніж середня кількість загиблих (рис. 1).

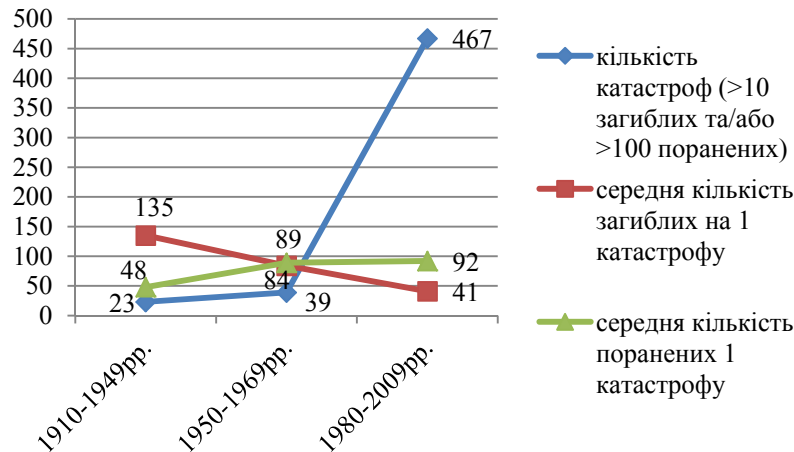


Рис. 1. Кількість залізничних катастроф (>10 загиблих та/або >100 поранених), середня кількість загиблих та поранених у залізничних катастрофах світу в 1910-2009 рр.

Половина з 467 залізничних катастроф, що відбулись у світі за 1970 – 2009 рр., в яких загинуло більше 10 та/або більше 100 людей було поранено, припадає на країни Азії (233; 50%), 20% (95) – на країни Європи, на Африканські країни припадає 17% (79) катастроф; на країни Південної та Центральної Америки – 7% (33), 5% (23 – на Північну Америку, найменше – на країни Океанії – 4 (1%) (рис.2).

Найбільша кількість катастроф за 1970 –2009 рр. в країнах Азії припадає на Індію та Пакистан – разом 128 катастроф з 233 (55%). В Африці найбільше катастроф трапляється у Південно-Африканській республіці 12 (15%) катастроф та Єгипті – 12 (15%) з 79. У Європі найбільше катастроф сталось у Російській Федерації 17 (18%) з 95 та Великобританії – 13 (14%). У Південній та Центральній Америці 52% (17 з 33) катастроф стається у Мексиці та Кубі – 21% (7 з 33). 91% (21 з 23) катастроф у Північній Америці припадає на США [1,3].

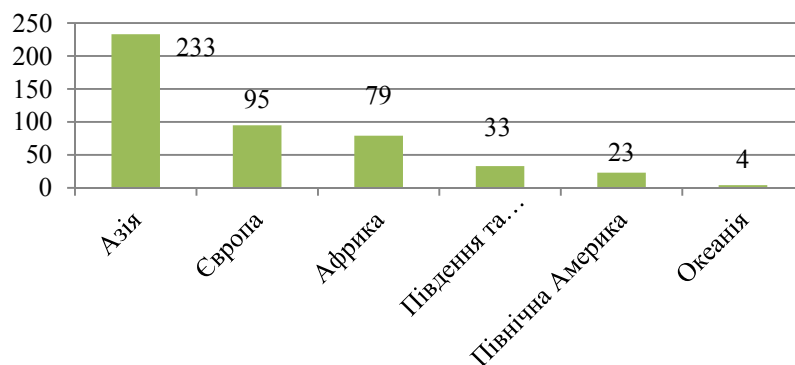


Рис. 2. Кількість залізничних катастроф (>10 загиблих та/або >100 поранених) за 1970 – 2009 рр. у різних частинах світу

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Різні автори доходять до думки, що тенденції зростання катастроф на залізничному транспорті за останні десятиріччя пов'язані з інтенсифікацією пасажирських перевезень та значним зростанням швидкості рухомих складів поїздів [2, 3].

Аналіз причин, санітарних та безповоротних втрат найбільших залізничних катастроф, що відбулись у за останні десятиріччя на прикладі України та Російської Федерації за даними [1, 4, 5, 13, 16, 18, 21, 22, 26] наведено у табл. 1.

Таблиця 1. Аналіз причин, санітарних та безповоротних втрат у залізничних катастрофах 1986 – 2014 рр. в Україні та Російській Федерації

№	Місце катастрофи	Дата	Причина катастрофи	Наслідки	
				кількість постраждалих	кількість загиблих
1	2	3	4	5	6
Залізничні катастрофи в Україні					
1	Ст. Користовка, Одеської залізниці	6.11.86р.	Зіткнення двох пасажирських поїздів	100	43
2	Перегін Самаровка-Павлоград, Придніпровської залізниці	7.10.97р.	Зіткнення поїзда з вантажним автомобілем	2	16
3	Переїзд Ташбунар, Одеської залізниці	16.05.04р.	Зіткнення вантажного поїзду з рейсовим автобусом	20	15
4	Переїзд біля с. Новоселівка, Одеської залізниці	02.06.05р.	Зіткнення вантажного поїзду з пасажирським автобусом	9	13
5	Перегін Ожидів-Красне, Львівської залізниці	16.07.07р.	Сходження з рельсів вантажного поїзду	152	-
6	м. Марганець, Придніпровської залізниці	12.10.10р.	Зіткнення пасажирського поїзда з маршрутним таксі	7	45
7	м. Суми, Південної залізниці	04.02.14р.	Зіткнення приміського поїзда з маршрутним таксі	5	12
Загалом в Україні				295	144
Залізничні катастрофи в Російській Федерації					
1	Ст. Судженка, Кемеровської залізниці	12.03.86р.	Зіткнення вантажного поїзду і поштово-багажного	5	19
2	Ст. Каменська Південно-Східної залізниці	07.08.87р.	Хвостове зіткнення вантажного і пасажирського поїздів	114	106
3	Ст. Арзамас 1, Горьківської залізниці	04.06.88р.	Вибух трьох вагонів вантажного поїзда	744	91
4	Перегін Березайка-Поплавленець, Жовтнєвої залізниці	16.08.88р.	Сходження з рельсів пасажирського поїзда	182	31

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 1

1	2	3	4	5	6
5	Ст. Свердловськ-Сортувальний, Свердловської залізниці	05.10.88р.	Вибух двох вагонів вантажного поїзда	1021	6
6	Перегін Аша-Улутеляк, Куйбишевська залізниця	04.06.89р.	Вибух газоповітряної суміші поміж двох складів пасажирських поїздів	623	575
7	Ст. Єльніково, Південної залізниці	22.12.90р.	Послідовне зіткнення двох пасажирських поїздів з вантажним поїздом	53	11
8	Переїзд в Калінінградській обл, Прибалтійської залізниці	03.08.91р.	Зіткнення поїзда з легковим автомобілем	28	7
9	Переїзд в Ростовській області, Північно-Кавказької залізниці	29.08.91р.	Зіткнення вантажного поїзда та пасажирського автобуса	-	17
10	Перегін Нелюдово-Подсовенка Жовтневої залізниці	03.03.92р.	Лобове зіткнення вантажного і пасажирського поїздів із загорянням вагонів	56	43
11	Перегін Тополі-Уразово Південно-Східної залізниці	11.08.94р.	Відрив та перекидання на паралельний шлях хвостових вагонів, в які врізався зустрічний електропоїзд	38	20
12	Перегін Сухінічі-Живодовка-Брянськ Московської залізниці	09.02.95р.	Зіткнення двох пасажирських потягів	11	4
13	Ст. Сергач Горківської залізниці	20.07.95р.	Лобове зіткнення поштово-товарного і вантажного потягів з вибухом трьох цистерн скрапленого газу	20	6
14	Перегін Литвиново-Тальменка Кемеровської залізниці	31.05.96р.	Зіткнення електропоїзда з відчепленими від вантажного поїзда вагонами-цементовозами	44	17
15	Перегін Батай-Конармейська Північно-Кавказької залізниці	26.09.96р.	Наїзд тепловоза на рейсовий автобус на залізничному переїзді	39	22
16	Переїзд біля с. Березівка, Далекосхідної залізниці	26.10.98р.	Зіткнення вантажного поїзда, пасажирського автобуса та легкового автомобіля	20	22
17	Перегін Торбіно – Мстинський Міст, Жовтневої залізниці	26.01.00р.	Хвостове зіткнення пасажирського та вантажного поїзда	15	1
18	Переїзд на Калінінградській залізниці	23.05.01р.	Зіткнення пасажирського поїзда та автобуса	18	12
19	Вокзал м. Есентуки (Ставропольський край)	05.12.03р.	Спрацьовування вибухового пристрою (теракт) у вагоні пасажирського поїзда	180	47

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Закінчення табл. 1

1	2	3	4	5	6
20	Перегін Тулуй-Утай, Східно-Сибірської залізниці	24.12.03р.	Зіткнення пасажирського поїзда з автомобілем КамАЗ	2	3
21	Перегін Узуново-Богатищево, Московської залізниці	12.05.05р.	Підрив (теракт) колії зі сходом з рейок чотирьох вагонів пасажирського поїзда	42	-
22	Ст. Воронежська, Північно-Кавказької залізниці	13.01.06р.	Зіткнення пасажирського поїзда з мікроавтобусом	6	21
23	Перегін Бугра – Мала Вішера, Жовтневої залізниці	13.08.07р.	Підрив (теракт) залізничного полотна	60	-
24	Перегін Алешинка-Угловка, Жовтневої залізниці	27.11.09р.	Підрив (теракт) пасажирського поїзда зі сходженням з рейок трьох останніх вагонів	130	28
25	Перегін Бузанський-Дельта, Приволзької залізниці	10.02.10р.	Зіткнення приміського поїзда з легковим автомобілем	18	3
26	Перегін мохове-Благодатна, Південно-Східної залізниці	01.12.10р.	Зіткнення вантажного поїзду з пасажирським автобусом	12	2
27	Перегін Кисляковка-Криловська, Північно-Кавказької залізниці	7.07.13р.	Сходження з рельсів пасажирського поїзда	76	-
28	Перегін біля ст. Бекасово-2, Московської залізниці	20.05.14р.	Бокове зіткнення вантажного та пасажирського потягів	25	6
Загалом в Російській Федерації				3582	1120
Загалом в Україні та Російській Федерації				3875	1264

Аналіз табл. 2 свідчить, що в Україні за останні десятиліття катастрофи на залізничному транспорті траплялись досить регулярно. Більшість із них 5 із 7 (71%) сталися на залізничних переїздах (Дніпропетровська область, 1997 р., 2010 р., Одеська область 2004 р., 2005 р., м. Суми – 2014 р.). Внаслідок цих катастроф 101 (70,1%) особа загинула та 43 (14,6%) отримали поранення.

Найбільша кількість постраждалих 152 (51,5%) відмічено у катастрофі на перегоні Ожидів – Красне Львівської залізниці. Внаслідок сходження з рейок було пошкоджено цистерни із жовтим фосфором, який, зайнявшись, спричинив масові отруєння.

У катастрофі на станції Користовка Одеської залізниці, внаслідок зіткнення двох пасажирських поїздів постраждало 100 осіб (33,9%), загинуло 43 пасажири (29,9%).

Відповідно до поданого у табл. 2 матеріалу, чимала кількість катастроф – 9 з 28 (32,1%) в Російській Федерації сталась на залізничних переїздах внаслідок зіткнення автомобільного транспортного засобу із рухомим складом поїзда. В результаті чого постраждало 143 (4%) осіб, загинуло 109 (9,7%) осіб.

Зіткнення рухомих складів поїздів відмічено у 10 (35,8%) випадках, внаслідок чого 381 (10,6%) осіб постраждало, 233 (20,8%) – загинули.

Сходження з рельсів рухомих складів пасажирських та вантажних потягів відмічено у 2 (7,1%) випадках. Постраждалих 258 (7,2%) осіб, загинула – 31 (2,8%) особа.

У чотирьох залізничних катастрофах (14,3%), що стались в Російській Федерації внаслідок терористичного акту (2003 р., 2005 р., 2007 р., 2009 р.) із застосуванням вибухових пристроїв постраждало 412 (11,5%) осіб, загинуло 75 (6,7%) осіб. Найважчі наслідки викликав теракт пасажирського поїзда «Кисловодськ – Мінеральні Води» на вокзалі залізничної станції «Єсентуки» 5 грудня 2003 р., коли загинуло 47 осіб, травми різного ступеня тяжкості отримали 180 осіб. У результаті організованих терористами двох аварій поїзда «Невський експрес» 13 серпня 2007 р. з 231 пасажиром і 20 осіб поїзної бригади, що знаходилися в поїзді, постраждали 60, більше 30 осіб госпіталізовані (трое у важкому стані); 27 листопада 2009 р. підірвав поїзда призвів до загибелі 28 і поранень щонайменше 130 осіб [22].

Вибух речовин, що перевозяться залізничним транспортом або детонують поблизу складу поїзда призвів до катастрофи у 3-х (10,7%) випадках, внаслідок чого постраждало 2388 (66,7%), загинуло 672 (60%) осіб. Ці катастрофи стались наприкінці 80-х років (1988 та 1989 рр.)

Таким чином, структура залізничних катастроф в Україні та Російській Федерації відрізняється як за кількісним, так і за якісним складом. Якщо в Україні 71,4% катастроф трапляється на залізничних переїздах, то в Росії – це лише 32,1%. Катастроф внаслідок терористичного акту та вибуху речовин в Україні не зафіксовано, в Росії на їх частку припадає 14,3% та 10,7% відповідно.

Порівняльна оцінка санітарних та неповоротних втрат у найбільших залізничних катастрофах в Україні та Російській Федерації наведена у табл. 2.

Відомо, що одним з факторів, який може певною мірою впливати на характеристики поранень, перш за все, на тяжкість стану уражених, є терміни надання медичної допомоги, зокрема, час надходження уражених, які потребують стаціонарного лікування, в лікарняні установи [9].

В цьому сенсі цікавий досвід ліквідації медико-санітарних наслідків катастрофи двох поїздів, що прямували одним маршрутом з різницею у майже 20 років.

В серпні 1988 р. поблизу станції Бологое Жовтневої залізниці зазнав аварії пасажирський поїзд «Аврора». Виникла пожежа, загинула 31 людина і 119 осіб отримали важкі тілесні ушкодження [21]. Інформація про важку залізничну катастрофу на 308 км Жовтневої залізниці надійшла до найближчого (на відстані 40 км) військового медичного закладу, що мав парк санітарних вертольотів, тільки через 6 год. Машини швидкої допомоги з'явилися в місці події тільки через 2,5 год. Початок надання першої допомоги зареєстровано через 3 год. Кількість загиблих з числа тих, хто спочатку мав цілком благоприємний прогноз, склала 60 % [7].

У листопаді 2007 р. внаслідок терористичного акту сталась аварія швидкісного поїзда «Невський експрес». Оскільки катастрофа сталась на ділянці залізниці, яка знаходиться в лісистій і заболоченій місцевості, найближча ґрунтова дорога проходить на відстані 500 – 600 м від місця аварії – це не дозволило санітарному автотранспорту впритул під'їхати до місця аварії; ділянка залізниці в цьому місці обгороджена металевим парканом, тому для проведення евакуації постраждалих його довелося зламати в кількох місцях. Перша бригада швидкої медичної допомоги дісталась до місця події через 1 год. 38 хв. після аварії. Протягом цього часу з пошкоджених вагонів постраждалих витягували співробітники поїзної бригади та паса-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

жири з інших вагонів, за допомогою засобів з аптечок першої допомоги та підручних матеріалів надавали першу допомогу [4].

Таблиця 2. Порівняльна оцінка санітарних та безповоротних втрат у найбільших залізничних катастрофах в Україні та Російській Федерації за 1986 – 2014 рр.

	Україна		Російська Федерація	
	Постраждали, % осіб	Загинули, % осіб	Постраждали, % осіб	Загинули, % осіб
Катастрофи на залізничних переїздах	14,6	70,1	4	9,7
Катастрофи внаслідок зіткнення рухомих складів поїздів	33,9	29,9	10,6	20,8
Катастрофи внаслідок сходження з рельсів рухомих складів поїздів	51,5	-	7,2	2,8
Катастрофи внаслідок терактів	-	-	11,5	6,7
Катастрофи внаслідок вибуху речовин	-	-	66,7	60
Загалом, %	100	100	100	100

Практичний інтерес мають дані щодо розподілу загальних втрат при найбільш типових залізничних катастрофах. Встановлено, що структура медико-санітарних наслідків і характер травм у потерпілих залежить від механізму катастрофи (вибух, пожежа, зіткнення) та уражаючих факторів, що діють на людей [7, 19, 24].

Загалом уражаючі фактори можна звести до термічного впливу (переважно внаслідок вибуху та подальшої пожежі), механічного впливу (переважно внаслідок зіткнення, сходження з рейок рухомих складів поїздів, дії вибухової хвилі), хімічного впливу (внаслідок витоку отруйних речовин). Дія уражаючих чинників може бути ізольованою та комбінованою, коли на постраждалого діють кілька ушкоджуючих чинників одночасно [9, 12, 18, 24].

Типовим прикладом комбінованої залізничної травми є наслідки здійснення терористичних актів на залізничному транспорті. При підриві рухомих вагонів у уражених виникають пошкодження, що нагадують травми при зіткненнях і сходах поїздів, з переважанням відкритих і закритих переломів кісток черепа, струсів і ударів (контузій) головного мозку, закритих і відкритих переломів (іноді з травматичною ампутацією) верхніх і нижніх кінцівок. При цьому в 5 – 25% випадків відзначаються комбіновані ураження, коли у постраждалих, поряд з механічною травмою, мають місце отруєння та опіки тіла вибуховими газами, продуктами горіння та полум'ям виниклої пожежі. Вибухи на залізничних вокзалах, як правило, відрізняються меншою кількістю летальних результатів і комбінованих уражень. Інший характер має і структура травм, основну частку яких (до 60%, а за даними [27] до 90%) складають осколкові поранення різних ділянок тіла [12].

Типову термічну залізничну травму описано на прикладі однієї з найбільших в історії залізничних катастроф, яка сталася 4 червня 1989 р. в Іглинському районі Башкирської АРСР в 11 км від міста Аша (Челябінська область) на перегоні Аша –

Улу-Теляк. У результаті вибуху газоповітряної суміші між двома пасажирськими поїздами з 1264 пасажирів 408 осіб загинуло на місці у вогні, який охопив зруйновані вагони. Значна частина пасажирів отримала важкі термічні ураження шкіри і дихальних шляхів. Аналіз опіків постраждалих у цій катастрофі свідчить, що у більшості пасажирів (35,1%) було зафіксовано опіки 20 – 40% тіла, у 31,1% постраждалих зафіксовано опіки до 20% поверхні, у 18,1% пасажира обгоріло 40 – 60 відсотків тіла. Майже половина постраждалих з опіками 40– 60 відсотків тіла загинула, у постраждалих з опіками понад 60% поверхні шкіри відмічено 100% летальність. Структура термічної травми та її наслідки у цій катастрофі узагальнена в табл. 3 [16].

Таблиця 3. Структура термічної травми у постраждалих у залізничній катастрофі 4 червня 1989 р. на перегоні Аша – Улу-Теляк

Площа опіку, % від загальної поверхні тіла	Кількість постраждалих, %	Смертність, %
до 20	31,2	4,3
20-40	35,2	8,2
40-60	18,2	48,7
>60	15,4	100,0
Загалом	100	43,0

Найчастіше в залізничних катастрофах за характером уражень постраждалих основне місце займають механічні травми (до 90%). Цей висновок зробили [18] в результаті вивчення наслідків найтиповіших залізничних катастроф, що мали місце в Російській Федерації (більше 80 випадків за період 2004 – 2009 рр.). При зіткненнях і сходах рухомого складу виникали переважно механічні пошкодження: забиті рани м'яких тканин (до 20%), черепно-мозкова травма (до 20%) і пошкодження верхніх і нижніх кінцівок (до 15%). Залежно від виду катастрофи та дії основного вражаючого фактора в структурі санітарних втрат переважали однотипні пошкодження: при катастрофах рухомого складу – черепно-мозкова травма (7,8 – 59,4%), тупа травма м'яких тканин (15,6 – 48,4%), переломи кісток (18,8 – 20,6%). В окремих випадках відзначали синдром тривалого стиснення за відсутності можливості швидкого звільнення постраждалих з-під деформованих конструкцій вагонів. У структурі уражень високу питому вагу займали множинні і поєднані травми (в межах 50 – 70%), які розподілялися таким чином: голова – 60%, кінцівки – до 35%, грудна і черевна порожнина (нерідко з розривом внутрішніх органів і внутрішньою кровотечею) – більше 20%, стегно і великі суглоби – до 10 – 12% випадків. Серед них, як показує досвід ліквідації наслідків аварій, важку і середню ступінь ураження відзначали в 20%, легку – в 35 – 40%. При цьому до 20% від загальної кількості уражених потребували надання екстреної медичної допомоги.

Узагальнені дані структури пошкоджень у постраждалих у залізничних катастрофах за [18] відображені у табл. 4.

Найбільш вивченою з точки зору медико-санітарних наслідків у вітчизняній практиці є аварія 16.07.2007 р. на Львівській залізниці, коли між населеними пунктами с. Ожидів та с. Закомар'я Буського району Львівської області на 12-му кілометрі залізничного перегону Ожидів – Красне зійшли з колії 15 цистерн (по 50 т) товарного потяга, які були заповнені жовтим фосфором (аварійна картка № 40). У результаті сходження було пошкоджено 6 цистерн з жовтим фосфором. Висока

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

температура повітря обумовила розтікання фосфору по площі близько 300 м² з наступним самозайманням [6, 8, 14].

Таблиця 4. Структура пошкоджень у постраждалих у 80 залізничних аваріях і катастрофах в Російській Федерації за період 2004 – 2009 рр., % від загальної кількості

Контингент постраждалих	Черепно-мозкова травма	Термічна травма	Травма м'яких тканин	Пошкодження грудної і черевної порожнин	Травми кінцівок	Пошкодження кісток газу і хребта	Загалом
Всі постраждалі, включаючи загиблих	16,5%	38,4%	17,2%	11,5%	12,0%	4,7%	100
Госпіталізовані	19,3%	40,2%	16,7%	9,6%	8,6%	5,6%	100

Усього було госпіталізовано 320 осіб, із них: ліквідатори – 89; доросле населення із прилеглих населених пунктів – 148; діти із прилеглих населених пунктів – 83. Із підозрою на отруєння продуктами горіння фосфору госпіталізовано: ліквідатори – 89; доросле населення із прилеглих населених пунктів – 44; діти із прилеглих населених пунктів – 48. Основні клінічні синдроми у дітей та дорослих з підозрою на отруєння фосфором описано за [6] у табл. 5. Слід пам'ятати, що характер та структура уражень при аваріях з хімічними речовинами завжди визначається хіміко-фізичними властивостями та біологічною дією цих речовин.

Таблиця 5. Основні клінічні синдроми у дітей та дорослих з підозрою на отруєння фосфором у аварії на Львівській залізниці 16.07.07 р.

Контингент постраждалих	Астенічний синдром	Респіраторно-кон'юнктивальний синдром	Кардіальний синдром	Гепаторенальний синдром
Всі постраждалі, з підозрою на отруєння фосфором	96,0%	92,0%	25,0%	42,0%

Висновки та пропозиції. Підсумовуючи вищезазначене слід констатувати, що результати вивчення поширеності та медико-соціальних наслідків катастроф на залізничному транспорті дозволяють прогнозувати кількісний та якісний склад постраждалих. З урахуванням методики оцінки вартості життя, це також дозволяє адекватно розрахувати компенсації і матеріальну допомогу постраждалим у катастрофах за шкоду життю і здоров'ю, оцінити ефективність системи ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, обґрунтувати вкладення додаткових коштів у системи безпеки та модернізацію залізниць.

ЛІТЕРАТУРА

1. *D. Guha-Sapir*, R. Below, Ph. Hoyois – EM-DAT: International Disaster Database – [Електронний ресурс] – режим доступу: www.emdat.be – Université Catholique de Louvain – Brussels – Belgium
2. *Evans A. W.*, 2011, fatal train accidents on europe's railways: 1980 – 2009, accident analysis & prevention, vol:43, Pp. 391-401.
3. *Forsberg R, Björnstig U.* One hundred years of railway disasters and recent trends. Prehosp Disaster Med. 2011 Oct, №26(5), Pp. 367 – 473.
4. *Бойко Н.В.* Опыт ликвидации медико-санитарных последствий крушения поезда «Невский экспресс» / Бойко Н.В., Фисун А.Я. // Медицина катастроф. – 2010. – № 1. – С. 8 – 9.
5. *Борисов Т.* Крушение / Борисов Т., Рыбникова И. // Российская газета. – № 112 (6384). – 21.05.2014 р.
6. *Варус В. І.* Організаційно-медичні проблеми фосфорної аварії у Львівській області / Варус В. І., Петрук С. О., Колінковський О. М. // Український медичний часопис. – 2008. – № 1. – С. 67 – 70.
7. *Вильк М. Ф.* Организация реабилитационных и лечебно-эвакуационных мероприятий на догоспитальном этапе при ликвидации медико-санитарных последствий ЧС на железнодорожном транспорте / Вильк М.Ф., Кузнецов Э.С., Краевой С.А. // Вестник всероссийского общества специалистов по медико-социальной экспертизе, реабилитации и реабилитационной экспертизе. – 2012. – № 2. – С. 14 – 17.
8. *Герич І.Д.* Діагностичні критерії, клінічні синдроми та ступені тяжкості гострого інгаляційного отруєння продуктами горіння жовтого фосфору / Герич І.Д., Петрук С.О., Колінковський О.М., Шейман Б.С., Варус В.І., Зербіно Д.Д. // Медицина транспорту України. – 2008. – № 2. – С. 39 – 43.
9. *Гончаров С.Ф.* Санитарные потери при террористических актах / Гончаров С.Ф., Авраменко В.А., Бобий Б.В. // Медицина катастроф. – № 2. – 2009. – С. 5 – 9
10. *Закревский Ю.Н.* Характеристика поврежденных у спасенных и погибших в катастрофах речных судов / Закревский Ю.Н., Матвеев Р. П., Мануйлов В. М. // Экология человека. – 2013. – № 1. – С. 59 – 64.
11. *Ионова Л.* Таранил элеткричку /Ионова Л. // Российская газета. – № 28 (5107). – 11.02.2010 р.
12. *Капцов В.А.* Характер возможных поражений и особенности организации медико-профилактических мероприятий при террористических актах на объектах железнодорожного транспорта / Капцов В.А., Кульбачинский В.В., Базазьян А.Г., Романов В.В., Семенчуков А.В. // Медицина катастроф. – № 1. – 2010. – С. 15 – 18.
13. *Ковалевская Е.* Люди ехали на юг /Ковалевская Е., Павловская Т. // Российская газета. – № 146 (6122). – 08.07.2013 р.
14. *Колінковський О. М.* Уроки транспортної катастрофи біля с. Ожидів / *Колінковський О. М.* // Медицина транспорту України. – 2011. – № 4. – С. 66 – 74.
15. *Корчагин В.П.* Методологические подходы к определению экономического ущерба от медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций (людские потери) / Корчагин В.П., Белякова И.П., Нарожная В.Л. // Безопасность России. Медицина катастроф. – М.: МГФ «Знание». – 1999. – С. 317 – 342.
16. *Лобанов А.И.* Уроки и выводы из опыта организации медицинского обеспечения при массовой термической травме / Лобанов А.И. // Медицина катастроф. – 2010. – № 3. – С. 12 – 14.
17. *Лотош В.Е.* Экономическая оценка возможных последствий железнодорожной катастрофы на территории крупного регионального центра [Электронный ресурс] / Лотош В.Е. – Режим доступа: <http://lotosh.lgb.ru/fopp/txt/catastr.pdf>
18. *Магдич И.А.* Санитарные потери при железнодорожных катастрофах и организация медицинской помощи пострадавшим / Магдич И.А., Петров В.П., Сухотерина Е.Г. // Вестник Российской военно-медицинской академии. – 2012. – № 3. – С. 244 – 248.
19. *Богомольний Б.Р.* Медицина екстремальних ситуацій: Навч. посібник / Б. Р. Богомольний, В. В. Кононенко, П. М. Чуев. – Одеса: Одес. держ.мед. ун-т, 2001. – 412 с.
20. *Микитенко Д.О.* Еквівалент вартості людського життя з погляду економічної ефективності лікувально-профілактичних закладів / Микитенко Д.О., Тимченко О.І. // Гігієна населених місць. – 2011. – № 57. – С. 389 – 399.
21. *Мудраченко С.В.* Железнодорожная безопасность: к изучению дисциплины / Мудраченко С.В., Родионов А.В., Родионов Р.А. – Тверь: Ариэль, 2003. – 190 с.
22. *Прохоров Б.Б.* Причины гибели людей в мирное время и экономическая оценка стоимости потерь / Прохоров Б.Б., Шмаков Д.И. // Проблемы прогнозирования. – 2013. – № 4. – С. 139 – 147.
23. *Тихомиров Н.П.* Эколого-экономические риски: методы определения и анализа / Тихомиров Н.П., Тихомирова Т.М. // Экономика природопользования. – 2002. – № 6. – С. 2 – 109.

24. Франчук В.В. Структурна характеристика смертельної транспортної травми за судово-медичними спостереженнями / Франчук В. В. // Судово-медична експертиза. – 2012. – № 6. – С. 45–48.
25. Шевчук О.О. Економічний еквівалент вартості життя як стимул розвитку страхового ринку та модернізації економіки України / Шевчук О.О. // Вісник університету банківської справи Національного банку України. – 2014. – № 2. – С. 13 – 18.
26. Шойгу С.К. Россия в борьбе с катастрофами. Кн. 2. XX век – начало XXI века / Общ. ред. – М.: Деловой экспресс, 2007. – 272 с.
27. Шутров Е.Н. Оказание специализированной помощи при катастрофе / Шутров Е.Н., Верещако А.В., Мусихин В. Н. // Травматология и ортопедия в России. – 2005. – № 1. – С. 40 – 41.

REFERENCES

1. D. Guha-Sapir, R. Below, Ph. Hoyois – EM-DAT: *International Disaster Database* – [Elektronnyi resurs] – rezhyim dostupu: www.emdat.be – Université Catholique de Louvain – Brussels – Belgium
2. EVANS AW, 2011, *FATAL TRAIN ACCIDENTS ON EUROPE'S RAILWAYS: 1980-2009, ACCIDENT ANALYSIS & PREVENTION*, VOL:43. – P. 391 – 401.
3. Forsberg R, Björnstig U. *One hundred years of railway disasters and recent trends*. Prehosp Disaster Med. 2011 Oct, №26(5). – P. 367 – 373.
- Boiko N.V. *Opyt likvidacii mediko-sanitarnykh posledstviï krusheniia poezda «Nevskii ekspress»*. [The experience of the health consequences elimination after a «Nevsky Express» train wreck] / Boiko N.V., Fisun A.Ya. // *Medytsyna katastrof*. – 2010. – № 1. – P. 8 – 9.
4. Borisov T. *Krushenie* [Crash] /Borisov T., Rybnikova I. // *Rossiiskaia gazeta*. – № 112 (6384). – 21.05.2014 r.
5. Varus V. I. *Orhanizaciino-medichni problemi fosfornoi avarii u Lvivs'kii oblasti* [Organizational health problems after phosphoric accident in Lviv region] / Varus V. I., Petruk S. O., Kolinkovskii O. M. // *Ukrains'kii medichnii chasopis*. – 2008. – №1. – P. 67 – 70.
6. Vilk M.F. *Orhanizaciia reabilitatsionnykh i lechebno-evakuatsionnykh meropriiatiï na dohospital'nom etape pri likvidacii mediko-sanitarnykh posledstviï ChS na zheleznodorozhnom transporte* [Organization of rehabilitation and medical-evacuation prehospital measures at liquidation medical-sanitation consequences of emergencies on railways] / Vilk M.F., Kuznecov Ye. S., Kraevoi S.A. // *Vestnik vs Rossiiskogo obshchestva specialistov po mediko-socialnoi ekspertize, reabilitacii i reabilitatsionnoi ekspertize*. – 2012. – №2. – P. 14 – 17.
7. Gerich I.D. *Diagnosticchni kriterii, klinichni sindromi ta stupeni tiazhkosti hostroho inhaliatsiïnoho otruiennia produktami horinnia zhovtoho fosforu* [Diagnostic criteria, clinical syndromes and acute severity of inhaled carbon monoxide intoxication yellow phosphorus] / Gerich I.D., Petruk S.O., Kolinkovskii O.M., Sheiman B.S., Varus V.I., Zerbino D.D. // *Medytsyna transportu Ukraini*. – 2008. – № 2. – P. 39 – 43.
8. Goncharov S.F. *Sanitranie poteri pri terroristicheskikh akтах* [Sanitary losses terrorist acts] / Goncharov S.F., Avramenko V.A., Bobii B.V. // *Medytsyna katastrof*. – № 2. – 2009. – P. 5 – 9
9. Zakrevskii Yu.N. *Harakteristika povrezhdenii u spasennykh i pohibshykh v katastrofah rechnykh sudov* [Characteristic lesions in the saved and killed in the crash of river vessels] / Zakrevskii Yu.N., Matveev R. P., Manuilov V. M. // *Ekologiya cheloveka*. – 2013. – № 1. – P. 59 – 64.
10. Ionova L. *Taranil eletkrichku* [Train rammed] /Ionova L. // *Rossiiskaia gazeta*. – № 28 (5107). – 11.02.2010 r.
11. Kapcov V.A. *Harakter vozmozhnykh porazhenii i osobennosti orhanizacii mediko-profilakticheskikh meropriiatiï pri terroristicheskikh akтах na ob'ektakh zheleznodorozhnoho transporta* [The nature of possible lesions and especially the organization of medical and preventive measures during terrorist attacks in railway transport] / Kapcov V.A., Kulbachinskii V.V., Bazazian A.G., Romanov V.V., Semenchukov A.V. // *Medytsyna katastrof*. – № 1. – 2010. – P. 15 – 18.
12. Kovalevskaia E. *Liudi ehali na iug* [People went to the south] /Kovalevskaia E., Pavlovskaya T. // *Rossiiskaia gazeta*. – № 146 (6122). – 08.07.2013 r.
13. Kolinkovskii O. M. *Uroki transportnoi katastrofi bilia s. Ozhidiv* [Lessons of traffic accident near the village Ozhydiv] / Kolinkovskii O. M. // *Medytsyna transportu Ukraini*. – 2011. – № 4. – P. 66 – 74.
14. Korchahin V.P. *Metodologicheskie podhody k opredeleniiu ekonomicheskogo uscherba ot mediko-sanitarnykh posledstviï chrezvychainykh situacii (liudskie poteri)* [Methodological approaches to the definition of economic damage from the health consequences of emergencies (loss of life)] / Korchahin V.P., Beliakova I.P., Narozhnaia V.L. // *Bezopasnost Rossii. Medytsyna katastrof*. – M.G: MGF «Znanie». – 1999. – P. 317 – 342.

15. Lobanov A.I. Uroki i vyvody iz opyta organizatsii medycinskoho obespecheniia pri massovoi termicheskoi travme [Lessons and conclusions from the experience of health maintenance organization in the mass thermal injury] / Lobanov A.I. // *Medytsyna katastrof*. – 2010. – № 3. – P.12 – 14.
16. Lotosh V.E. *Ekonomicheskaia ocenka vozmozhnykh posledstviu zheleznodorozhnoi katastrofy na territorii krupnogo rehional'nogo centra* [Economic evaluation of the possible consequences of a train crash in the area of a large regional center] / Lotosh V.E. – Rezhim dostupa: <http://lotosh.lgb.ru/fopp/txt/catastr.pdf>
17. Mahdich I.A. Sanitarnie poteri pri zheleznodorozhnykh katastrofah i orhanizatsiia medycinskoj pomoshhi postradavshim [Sanitary losses in rail accidents and organization of medical aid to victims] / Mahdich I.A., Petrov V.P., Suhoterina E.G. // *Vestnik Rossiiskoi voenno-medycinskoj akademii*. – 2012. – № 3. – P. 244 – 248.
18. Bogomolnii B.R. *Medytsyna ekstremalnih situatsii: Navch. posibnik* [Medical emergencies] / B. R. Bogomolnii, V. V. Kononenko, P. M. Chuiev. – Odesa: Odes. derzh.med. un-t, 2001. – 412 p.
19. Mikitenko D.O. Ekvivalent vartosti liudskoho zhittia z pohliadu ekonomichnoi efektyvnosti likuvalno-profilaktichnih zakladiv [The equivalent value of human life in terms of cost-effectiveness of health care institutions] / Mikitenko D.O., Timchenko O.I. // *Hihiena naselenih misc.* – 2011. – № 57. – S. 389-399.
20. Mudrachenko S.V. *Zheleznodorozhnaia bezopasnost: k izucheniiu discipliny*. [Railway safety: the study of the discipline] / Mudrachenko S.V., Rodionov A.V., Rodionov R.A. –Tver': Arieel', 2003. – 190 p.
21. Prokhorov B.B. Prichiny hibeli liudei v mirnoe vremia i ekonomicheskaia ocenka stoimosti poter' [Causes of deaths in peacetime, and economic valuation of losses] / Prohorov B.B., Shmakov D.I. // *Problemy prohnozirovaniia*. – 2013. – № 4. – P. 139 – 147.
22. Tihomirov N.P. Ekologo-ekonomicheskie riski: metody opredeleniia i analiza [Environmental and economic risks: methods of identifying and analyzing] / Tihomirov N.P., Tihomirova T.M. // *Ekonomika prirodopol'zovaniia*. – 2002. – № 6. – P. 2– 109.
23. Franchuk V. V. Strukturna charakteristika smertelnoi transportnoi travmi za sudovo-medichnimi sposterezheniiami [Structural characterization of deadly traffic injuries by forensic observations] / Franchuk V. V. // *Sudovo-medichna ekspertiza*. – 2012. – № 6. – P. 45 – 48.
24. Shevchuk O.O. Ekonomichnii ekvivalent vartosti zhittia yak stimul rozvitku strahovoho rinku ta modernizatsii ekonomiki Ukraini [The economic equivalent of the cost of living as an incentive to the insurance market and the modernization of Ukraine's economy] / Shevchuk O.O. // *Visnik universitetu bankivskoi spravi Nacionalnogo banku Ukraini*. – 2014. – № 2. – P. 13 – 18.
25. Shoigu S.K.. *Rossia v borbe s katastrofami*. Kniga 2. XX vek – nachalo XXI veka. /Obshh. red [Russia in the fight against disasters] – M.: Delovoi ekspres, 2007. – 272 p.
26. Shutrov E.N. *Okazanie specializirovanoi pomoshhi pri katastrofe* [Specialized assistance in disaster] / Shutrov E.N., Vereshhako A.V., Musihin V.N. // *Travmatologiya i ortopediia v Rossii*. – 2005. – № 1. – P. 40 – 41.

UDC 330.629

*Mikhailo Makarenko, Doctor of Economic Sciences, Professor
(Academician of the Transport Academy, Rector of State Economy and Technology University of Transport)*

Alina Stukalo, Ph.D.

*(senior lecturer of «Cars and car facilities» Chair,
State Economy and Technology University of Transport)*

**ANALYSIS OF RAIL FREIGHT TRAFFIC VOLUMES AS THE MOST
RELIABLE AND OBJECTIVE INDICATOR OF THE UKRAINE
ECONOMY CONDITION**

The article analyzes the changes in the rail freight traffic volumes during 2004 – 2013. We study the relationship between dynamics and microeconomic indicators of railway operational activities in Ukraine. The article examines the changes in the rail freight traffic structure and main range of goods for 2004 – 2013.

Analysis of the goods transportation according to the type of transportation clearly shows that in recent years the railroads were steadily losing their turnover share in Ukraine. Unlike the import and export traffic where there is positive dynamics of growth, more than 2 times reduction in the 2013 rail transit traffic to the level of 2007 significantly affects the total amount of freight.

Describing the dynamic changes in freight traffic, we are to specify the presence of negative trends worsening transportation for freight tariff classes. Since 2009 the share of the most profitable third class freight turnover has been reducing, which has had a negative impact on the economic development of Ukraine.

Keywords: operational activity, the volume of freight traffic, the range of goods, performance of operational activities.

© Макаренко М. В., Стукало А. В., 2014

*Михайло Макаренко, д.е.н., професор
(академік Транспортної академії України, ректор,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)
Аліна Стукало, к.е.н.
(старший викладач кафедри «Вагони і вагонне господарство»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

АНАЛІЗ ОБСЯГІВ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК НАЙДОСТОВІРНИШОГО І ОБ'ЄКТИВНОГО ІНДИКАТОРА СТАНУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Проаналізовані зміни обсягів вантажних залізничних перевезень протягом 2004 – 2013 рр. Досліджуються питання взаємозв'язку мікроекономічної динаміки і показників експлуатаційної діяльності залізниць України. Розглядаються зміни в структурі залізничних вантажних перевезень та основній номенклатурі вантажів протягом 2004 – 2013 рр.

Аналіз структури перевезень вантажів за видами сполучення наочно свідчить, що останніми роками залізниці стабільно втрачають частку вантажообігу в межах України, і якщо по імпортних та експортних перевезеннях є позитивна динаміка зростання, то значне скорочення у 2013 р. транзитних перевезень до рівня 2007 р. більше ніж удвічі значно вплинуло на загальний обсяг перевезень вантажів.

Характеризуючи динаміку змін перевезень вантажів, слід звернути увагу на наявність негативної тенденції погіршення перевезення за тарифними класами вантажів. Починаючи з 2009 р. частка найдоходніших вантажів третього класу у вантажообігу знижується, що негативно впливає на розвиток економіки України.

Ключові слова: експлуатаційна діяльність, обсяг вантажних перевезень, номенклатура вантажів, показники експлуатаційної діяльності.

*Михаил Макаренко, д.э.н., профессор
(академик Транспортной академии Украины, ректор,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)
Алина Стукало, к.э.н.
(старший преподаватель кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

АНАЛИЗ ОБЪЕМОВ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК КАК НАИБОЛЕЕ ДОСТОВЕРНОГО И ОБЪЕКТИВНОГО ИНДИКАТОРА ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

Проанализированы изменения объемов грузовых железнодорожных перевозок за 2004 – 2013 гг. Исследуются вопросы взаимосвязи микроэкономической дина-

мики и показателей эксплуатационной деятельности железных дорог Украины. Рассматриваются изменения в структуре железнодорожных грузовых перевозок и основной номенклатуре грузов за 2004 – 2013 гг.

Анализ структуры перевозок грузов по видам сообщения наглядно свидетельствует, что в последние годы железные дороги стабильно теряют долю грузооборота в пределах Украины, и если по импортным и экспортным перевозкам – положительная динамика роста, то значительное сокращение в 2013 г. транзитных перевозок до уровня 2007 г. больше чем в 2 раза значительно повлияло на общий объем перевозок грузов.

Характеризуя динамику изменений перевозок грузов, необходимо обратить внимание на наличие негативной тенденции ухудшения перевозки по тарифным классам грузов. Начиная с 2009 г. доля наиболее доходных грузов третьего класса в грузообороте снижается, что негативно отражается на развитии экономики Украины.

Ключевые слова: эксплуатационная деятельность, объем грузовых перевозок, номенклатура грузов, показатели эксплуатационной деятельности.

Problem definition. The technical condition of railway transport fixed assets is extremely disastrous, because of the investment funds continuous shortage, limited budget financing and depreciation. Thus, in 2012 and 2013 investment in railway sector fixed assets was only under 14.6 billion UAH and 5.7 billion UAH with a total fixed assets value of 84,5 billion \$. With all necessary volume of annual investment into rail transport sector the process of its fixed assets simple reproduction can be recovered almost in a century. This state of transport of Ukraine has been the result of an inconsistent transport policy held over the last 20 years and economically non-justified investment policy of the Railways in the last 10 years. According to the scientists the transport sector was the main cause of the state railways crisis, increasing its technical and technological gap that hinders the further economic development of the country and its European integration, leading to Ukraine's foreign trade dependence on foreign transport and to the losses in Ukrainian transport competitiveness, accidents growth and environmental stress. All this creates a threat to national and economic security of Ukraine, which requires urgent action on the state level and, first of all, in the railway industry.

It is also important to realize that using the volume of freight traffic as an indicator of the economy state, it is necessary to take into account significant differences between the levels of the industrial production structure and rail freight traffic, which cause differences in the rate of change of the industry total amount and rail freight traffic. According to the scientists in transportation such operational indicator as «quality situation», expressed by concepts of fluctuations in growth and decline, stabilization, growth acceleration, slowdown, recession, etc., the level and dynamics of change of rail freight in the economy of Ukraine, where the share of rail freight turnover exceeds 83% (excluding pipelines), in our opinion, is unparalleled. In this case, all the developed Western European countries don't use such an indicator.

Recent researches and publications analysis. Recently, many economists explore theoretical issues and practical aspects of a complex problem solving the task to improve the efficiency of the operation and development of railway transport, among them: Y. Barash [1], V. Lapydus [2], D. Macheret [3], A. Novikova [4], M. Trihynkov [5], L. Mazo [6], N. Tereshyna [7], V. Halaburda [8], I. Belov [9].

The aim of this article is to analyze the volume of rail freight traffic during 2004 – 2013 as the most reliable and objective indicator of the economy state of Ukraine.

Presentation of main research materials. Describing the dynamics of changes in the volume of rail freight, it can be stated that the rail transport operational performance can clearly indicate to the formation and growth of negative trends in the real economy sector of Ukraine. In support of this conclusion we can bring figures on the changes of freight and industrial production volumes in the most critical months of 2008 – 2009, i.e. during the strengthening of the global financial crisis.

It must be emphasized that negative effects of the global economic crisis of 2008 – 2009 most strongly influenced the extremely important for railroading economy range of goods such as coal, traffic volume of which in 2009 was reduced by 13 % to the level of 2007, iron ore – reduced by 21%, ferrous metals – reduced by 34%, non-ferrous metals – reduced by 1.5 times, chemicals – reduced by 42%, coke – reduced by 24%. The greatest decrease in the level of these freight types transportation was in export traffic as the export traffic volume of ferrous metals was decreased by 31%.

Our studies suggest that in terms of overcoming the global financial and economic crisis of 2008 – 2009 and the transition to the post-crisis economic development of Ukraine is worthwhile to consider the relationship between dynamics and microeconomic indicators of railways operating in Ukraine in more extended time interval, covering the pre-crisis dynamic growth period, the crisis period and the post-crisis growth period.

Therefore, we consider two levels of the country's gross domestic product (GDP) changes, industrial production volumes and rail freight traffic. Thus, as can be seen from the figures 1 and 2, before the crisis, and from given volume indices of these indicators, the negative effects of the economic crisis were most strongly manifested in industrial production falling and consequently in a decrease of the cargo loading volumes and railway transport turnover, before the crisis the railway transport turnover dynamics was slightly ahead of GDP growth and to a greater correspondence with the industrial production dynamics.

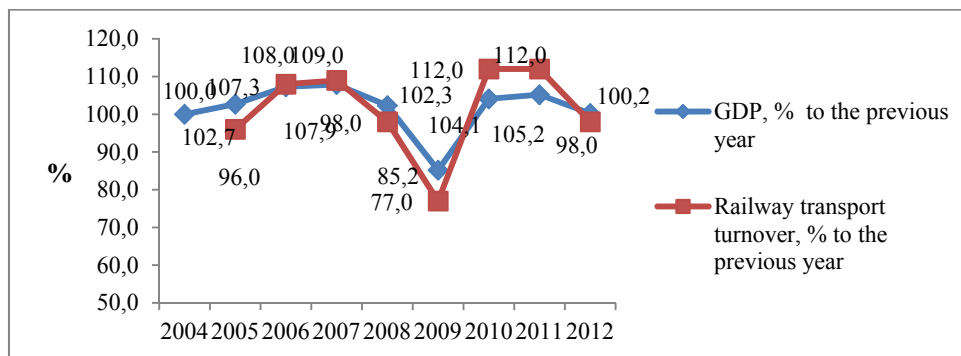


Fig. 1. Dynamics of GDP and the volume of rail transport turnover, % to the previous year

That was true in 2006 and 2007, however in 2008, when with slight decrease to 6.7% in GDP growth the growth in manufacturing sharply slowed by 12.8%, the freight turnover decreased by 11%, and in 2009 the turnover volume decreased significantly even to a greater extent than GDP and industrial production volume, but in 2010 and 2011 post-crisis years its growth was much more dynamic. As the result, during the whole ten year

period under review the freight turnover dynamics was slightly ahead of the GDP growth, including manufacturing, though, since 2012, a steady growth in freight turnover slightly decreased due to reduced transit traffic via Ukraine.

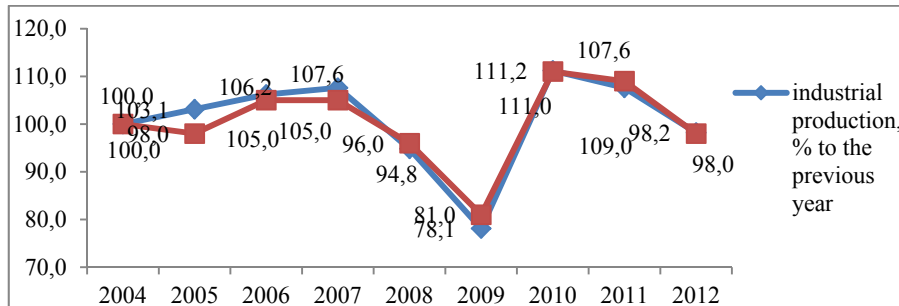


Fig. 2. Dynamics of industrial output and loading cargo on railways, % to the previous year

It is also important to realize that if the industrial production volume in the post-crisis Ukraine in 2010 did not reach the level of 2007, and GDP slightly exceeded it, the turnover in 2010 lagged behind 2007 levels by more than 17%, which means that this year it did not even reach the level of 2003, and its level in 2007 was the highest for the period being considered, and, consequently, for the period of independent Ukraine.

Describing the dynamics of change in industrial output and loading of goods by rail transport, we can say that yet during the pre-crisis Ukraine growth there appeared a trend backlog in loading volume to the dynamics of industrial production growth, which is illustrated in Fig. 2. It must be emphasized that this was due to an increase in industrial production share of the finished product, which has a lower transportability, as well as to increased competition from other modes of transport.

One should note that in 2008, when the global financial crisis impact on the Ukrainian economy while GDP growth (102,3%) maintaining the whole year, the volume of cargo loading decreased by 4%, which was due to a quick reaction of the rate «loading transport» on the crisis that emerged later.

In addition, in 2009 the freight volume on rail transport decreased to a greater extent (33%) than the volume of GDP. The level of decline in industrial production was only 22%. This was because the transport sector share fallen most seriously, is significant in the total GDP. As a consequence, one can conclude that by the results of 2014 the volume of cargo load was 21% lower than in 2004, while the industrial production volumes were 2,3% higher. It should be emphasized that in 2010 – 2011 significant traffic increase by 11% and 9% was ensured compared to the industrial production growth in 2011 – by 7.6%. However, this could not lead to the elimination of accumulated imbalances in the dynamics of these indicators. It should be noted that the focus on low load sometimes leads to erroneous conclusions about the actual rail traffic volumes. It also is helpful to note that the volume and intensity of use of railway infrastructure are primarily determined by the actual volume of turnover, which, as shown in Fig. 1, is almost at the maximum level.

In addition, describing the decline dynamics in 2009 of the volume of cargo loading in value of rail transport volumes and GDP, it must be emphasized that the level of decline in cargo traffic had greatly influenced a significant reduction in the volume of transit goods, where they fell by 29% against 23% decrease in Ukraine.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

In summary, we emphasize that a more detailed analysis of the value of the rail freight volume as the most reliable and objective indicator of the Ukraine economy, we need to bring the analysis of changes both in the rail freight structure and in changes on the basic range of goods and, primarily those goods, whose share in total traffic is not less than 8 – 10%.

The structure of traffic on ten-year period, is analyzed, a significant change, as seen from Table 1 for the proportion of main cargo types to the total transportation.

Table 1. The proportion of main cargo types to the total transportation in all forms of traffic

Cargo Types Years	Densities, %			
	2004	2007	2009	2013
Coal	27,6	24,5	27,9	26,8
Petroleum and petroleum products	7,1	5,4	6,9	5,2
Iron and manganese ore	16,8	18,1	18,7	19,9
Non-ferrous metals ore	1,0	0,9	1,0	1,2
Ferrous metals	9,2	9,9	8,5	7,6
Non-ferrous metals	0,1	0,0	0,0	0,0
Wood and timber	1,1	1,1	0,9	1,2
Chemical and fertilizers	2,5	3,0	2,8	2,5
Chemicals	2,1	1,9	1,4	1,4
Cars	0,1	0,1	0,0	0,0
Machinery and equipment	0,1	0,1	0,1	0,1
Grain and grinding	2,2	2,2	5,2	5,2
Coke	3,0	2,5	2,4	2,7
Scrap metal	1,7	1,5	1,4	1,1
Mineral building materials	15,1	18,7	13,9	15,6
Cement	1,8	2,2	1,6	1,4
Salt	0,6	0,5	0,6	0,5
Others	7,9	7,4	6,5	7,5

This primarily refers to the types of goods, which in 2013 increased to the level of 2007, such as non-ferrous metals ore, which increase is 33%, grain and grinding – 2,3 times increased. Other types of goods remained their reduction to the 2007 level, although the proportion of such cargo as coal, iron ore, coke were slightly above the 2007. Much worse was the situation with the proportion of such goods as oil and petroleum, steel, chemicals, cement and mineral building materials, whose share in 2013 was much lower than in 2007 (Table. 1).

Analysis of the transportation by types shows that traffic in Ukraine compared to 2007 was deteriorated to such goods as oil and oil products, iron ore, ferrous metals, scrap metal, mineral building materials. Thus in 2013 the export freight traffic increased compared to 2007 levels by 33% and import traffic – by 1%.

Changes of the traffic volumes of the main range of goods, whose share in total traffic exceeds 67% in all kinds of transportation for the period of 2004 – 2013 are presented in Fig. 3.

Considering the freight traffic dynamics during the first five pre-crisis years (2004 – 2008) one can note the trend of freight traffic growth in all kinds of transportation. Thus,

in 2008 the total cargo volume increased by 8.1% and amounted to 498,5 million tons, 37,1 million tons more than in 2004.

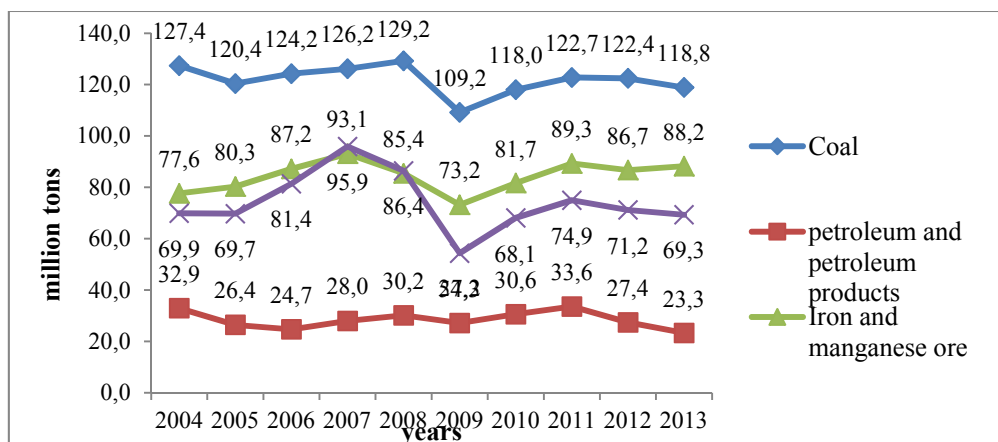


Fig. 3. Changes in the traffic volume of the main types of goods in all types of transportation

Analyzing the range of goods volume, the biggest changes are observed in the main bulk transport, whose share in total traffic is the highest, such as coal (27,6%), petroleum and petroleum products (7,1%), iron and manganese ore (18,1%) and mineral building materials (15,7%). During the described period the traffic volumes of the main types of goods increased as follows: coal – 1.5 million tons, iron and manganese ore – 7,8 million tons, mineral building materials – 16,5 million tons. Since 2008, there was a decrease in freight volumes due to the economic crisis 2008 – 2009. For example, in 2009 it was transported 391,5 million tons of cargo, which is 84,9% of the 2004 level. The largest decrease was seen in the transportation of coal (84,5%) and mineral building materials (62,8%), due to a sharp decline in industry and construction. Since 2010, the rate of decline in freight transport stopped and the increase trend appeared, but the level of 2004 wasn't reached. Thus, the coal transportation in 2013 amounted to 93,3% of 2004, oil and petroleum products – to 70.7%, mineral building materials – to 99,2%. Considering 2013 compared to 2012 freight traffic volume of the main types of goods is: coal – 97,1%, petroleum and petroleum products – 84,9%, mineral building materials – 97,4%, indicating a decline in transportation. The total amount of all types of cargo transportation in 2013 was 443.6 million tons that equaled to 96,1% compared to 2004.

Conclusion. Summarizing up the analysis of traffic volumes by type of transportation, it is worth noting that in general the freight rail traffic decreased during 2004 – 2013. In 2013 it was 443,6 million tons, accounting for 96,1% of the 2004 level (461,3 million tons). This trend is observed in almost all types of transportation, except for imports (133,5%) and exports (138%). But the export-import increase did not give the opportunity to reach the pre-crisis levels.

Analysis of the goods transportation according to the type of transportation clearly shows that in recent years the railroads were steadily losing their turnover share in Ukraine. Unlike the import and export traffic where there is positive dynamics of growth, more than 2 times reduction in the 2013 rail transit traffic to the level of 2007 significantly affects the total amount of freight.

Describing the dynamic changes in freight traffic, we are to specify the presence of negative trends worsening transportation for freight tariff classes. Since 2009 the share of the most profitable third class freight turnover was reduced, which has had a negative impact on the economic development of Ukraine.

REFERENCES

1. Barash Yu. S. Rol' zaliznychnoho transportu Ukrainy v zabezpechenni staloho rozvytu suspil'stva [Role of Railway Transport of Ukraine to ensure the sustainable development of society] / Yu.S. Barash // *Visnyk Dnipropetrovs'koho natsional'noho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana.* – 2008. – Vyp. 24. – P. 201–206.
2. Lapydus B. M. *Povyshenie efektyvnosti upravleniya zheleznodorozhnym transportom na osnove systemnoho podkhoda* [Improved management of rail transport based on system approach]: dys. ... doktora ekon. nauk:08.00.05 / Lapydus Mykhayl Borysovych. – M., 2000. – 310 p.
3. Macheret D. A. Problemy sovershenstvovaniya ekonomycheskykh metodov upravleniya raboty zheleznodorozhnogo transporta [Problems of improving economic management of rail transport] / D.A. Macheret // *Zh.-d.transport. Seryia: Obschettransportnie voprosy y ekonomyka: EY/TsNYYTEY MPS.* – 2000. – Vyp. 3–4. – P. 1–63.
4. Novikova A. M. *Metodolohichni osnovy rozvytku tranzytynoho potentsialu Ukrainy* [Methodological foundations of the transit potential of Ukraine development]: avtoref. dys... d-ra ekon. nauk / A. M. Novikova; Nats. aviats. un-t. – K., 2004. – 36 p.
5. Trykhunkov, M. F. Problemy povysheniya kachestva perevozk hruzov na zheleznodorozhnom transporte [Problems of improving the quality of freight rail] / M.F. Trykhunkov // *Trudy MYYT.* – Vyp. 729 – M.: 1983. – P. 43 – 51.
6. Mazo L. A. *Sovremennye metody upravleniya ekonomycheskymy protsessamy na zheleznodorozhnom transporte.* [Modern methods of economic management in railway transport] / L.A. Mazo. – M.: Yzdatel'stvo MEY, 2000 g. – 268 p.
7. Tereshyn N. P. Problemy ekonomyky y upravleniya na zheleznykh dorohakh. [Problems of economy and management on the railways] / N. P. Tereshyna, V.H. Halaburda, P.M. Tsarev // *Ekonomyka zheleznykh doroh.* – 1999. – №7. – P. 35 – 54.
8. Galaburda V. Ekonomycheskaia stratehiya razvytiya zheleznodorozhnogo transporta Rossyy [Economic strategy of development of railway transport in Russia] / V. Halaburda, N. Tereshyna // *Ekonomyka zheleznykh doroh.* – 2000. – №8. – P. 5 – 12.
9. Belov Y. V. *Ekonomyka zheleznodorozhnogo transporta.* Pod red. Tereshynoy N.P., Lapydusa B.M., Trykhunkova M.F. Uchebnyk dlia vuzov zheleznodorozhnogo transporta. [Economics of Railway Transport] / Belov Y.V., Tereshyna N.P., Halaburda V.H. y dr. – M.:UMK MPS Rossyy, 2001. – 600 p.

УДК 338.47:656.2

*Максим Міщенко, д. е. н., доцент,
(професор кафедри «Економіка та менеджмент» Дніпропетровського
національного університету залізничного транспорту імені академіка
В. Лазаряна)*

ЛОГІСТИЧНІ МЕТОДИ ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

На рівні підприємств запаси є одним із факторів, що визначають політику підприємства і впливають на рівень логістичного обслуговування в цілому. Втрати через дефіцит і витрати на зберігання виведених з основного обороту запасів погіршують економічний стан підприємств і завдають збитків залізничному транспорту [4].

Суть роботи полягає у виявленні джерел виникнення невизначеності при прийнятті планових рішень у логістиці підприємств та розробці методики визначення потреби в умовах певної невизначеності, що приведе до покращення економічної ефективності діяльності підприємства.

У науковій літературі досить широко подані такі методи прогнозування, як методи аналізу часових рядів, множинних кореляційного та регресійного аналізів, розпізнавання образів [2]. Використання методів аналізу тимчасових рядів найбільш ефективно при вивченні процесів або явищ, у розвитку яких простежується досить стійка закономірність. У тих випадках, коли потреба в матеріальних ресурсах формується під впливом невеликого числа факторів, що явно простежуються, найдоцільнішим є використання множинних методів кореляційного і регресійного аналізів. Там, де основою вдосконалення планування потреб підприємства в матеріальних ресурсах є пошук об'єктів-аналогів, широке застосування повинні знайти методи розпізнавання образів. Експериментальні розрахунки з визначення норм витрат матеріальних ресурсів проводились на ПЕОМ за алгоритмом оптимальної класифікації об'єктів із застосуванням програми STATISTICA 6.1. За розробленим алгоритмом були проведені розрахунки потреби в матеріальних ресурсах. В цілому проведені експериментальні розрахунки підтвердили правильність обраних напрямів підвищення економічної ефективності функціонування структурних підрозділів залізничного транспорту за рахунок вдосконалення їх логістичної системи.

Ключові слова: логістика, економічна ефективність, прогнозування, структурні підрозділи залізничного транспорту, матеріальні ресурси

© Міщенко М. І., 2014

*Максим Мищенко, д. э. н., доцент,
(профессор кафедры «Экономика и менеджмент» Днепропетровского
национального университета железнодорожного транспорта имени
академика В. Лазаряна)*

**ЛОГИСТИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ПОВЫШЕНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

На уровне предприятий запасы представляют собой один из факторов, определяющих политику предприятия и воздействующих на уровень логистического обслуживания в целом. Потери из-за дефицита и расходы на хранение выведенных из основного оборота запасов ухудшают экономическое состояние предприятий и наносят ущерб железнодорожному транспорту [4].

Суть работы заключается в выявлении источников возникновения неопределенности при принятии плановых решений в логистике предприятий и разработке методики определения потребности в условиях некоторой неопределенности, что приведет к улучшению экономической эффективности деятельности предприятия.

В научной литературе достаточно широко представлены такие методы прогнозирования: методы анализа временных рядов, множественных корреляционного и регрессионного анализов, распознавания образов [2]. Использование методов анализа временных рядов наиболее эффективно при изучении процессов или явлений, в развитии которых прослеживается довольно устойчивая закономерность. В тех случаях, когда потребность в материальных ресурсах формируется под влиянием небольшого числа факторов, явно прослеживаются, наиболее целесообразным является использование множественных методов корреляционного и регрессионного анализов. Там, где основой совершенствования планирования потребностей предприятия в материальных ресурсах является поиск объектов-аналогов, широкое применение должны найти методы распознавания образов. Экспериментальные расчеты по определению норм расхода материальных ресурсов проводились на ПЭВМ по алгоритму оптимальной классификации объектов с использованием программы STATISTICA 6.1. По разработанному алгоритму были проведены расчеты потребности в материальных ресурсах. В целом проведенные экспериментальные расчеты подтвердили правильность выбранных направлений повышения экономической эффективности функционирования структурных подразделений железнодорожного транспорта за счет совершенствования их логистической системы.

Ключевые слова: логистика, экономическая эффективность, прогнозирование, структурные подразделения железнодорожного транспорта, материальные ресурсы.

*Mishchenko M.I., doctor of Economic Sciences
(professor of «Economy and Management» Chair, Dnipropetrovsk national
university of railway transport named after academician V. Lazarian*

**LOGISTICS METHODS FOR INCREASING THE OPERATION
ECONOMIC EFFICIENCY OF THE STRUCTURAL UNITS
OF RAILWAY TRANSPORT**

At the enterprise level stocks represent one of the factors determining company policy and influencing the level of logistics services in general. Losses due to deficit and storage costs derived from the main turnover of stocks worsen the economic condition of enterprises and damage to rail transport

The essence of this work is to identify the sources of uncertainty when making planning decisions in logistics of enterprises and the development of methods for determination of needs in terms of some uncertainty that will result in improved economic efficiency of the enterprise activity.

The literature extensively presents such methods of forecasting: series analysis, multiple correlation and regression analysis, pattern recognition. Using of time series analysis method is most effective in the study of the processes or phenomena in which development a fairly stable pattern can be traced. In those cases where the need for material resources is influenced by a small number of factors, the most expedient is apparently the use of multiple methods of correlation and regression analyses. Where the basis for improved planning needs of the enterprise in material resources is the search for similar facilities, methods of pattern recognition must find wide application. Experimental determination of consumption norms of material resources has been carried out on the PC algorithm optimal classification of objects using STATISTICA 6.1. On the developed algorithm material requirements have been calculated. In General, experimental calculations have confirmed the correctness of the chosen directions for increasing the of economic efficiency of the structural units of rail transport by improving their logistics system.

Keywords: logistics, economic efficiency, forecasting, structural units of railway transport, material resources

Постановка проблеми. У березні 1974 р. Першим Європейським конгресом з логістики, що проходив у Берліні, було сформульовано і прийнято визначення логістики: логістика – наука про планування, управління і контроль за рухом матеріальних, інформаційних і фінансових ресурсів у різних системах [5].

Основною метою логістики є задоволення виробництва матеріалами з максимальною економічною ефективністю, якістю і найкоротшими термінами.

На рівні підприємств запаси належать до об'єктів, що вимагають великих капіталовкладень, і тому являють собою один з факторів, що визначають політику підприємства і впливають на рівень логістичного обслуговування в цілому. Проте більшість підприємств не приділяють йому належної уваги і постійно недооцінюють свої майбутні потреби в наявних запасах. У результаті цього вони стикаються з тим, що доводиться вкладати в запаси більший капітал, ніж передбачалося.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зміни обсягів товарно-матеріальних запасів значною мірою визначається кон'юнктурою ринку, очікуваннями, пов'язаними з можливостями економічного зростання, збільшенням обсягів інвестицій у створення запасів [5]. Важливими факторами є якість прийнятих рішень, а також те, яка конкретно технологія управління запасами та їх постачанням використовується [7].

Обсяг і перелік матеріальних ресурсів, що використовуються в господарській діяльності дуже залежить від напрямів діяльності структурних підрозділів залізничного транспорту (рис. 1, 2) [3]. У зв'язку з цим, зростають вимоги до логістичної системи підприємств. Якість її функціонування багато в чому визначає економічну ефективність використання матеріальних ресурсів. Від ефективності управління матеріальними ресурсами значною мірою залежить рівень оборотних коштів, вкладених у виробничі запаси, безперервність здійснення виробничого процесу, надійність господарських зв'язків [1]. Очевидно, що втрати через дефіцит і витрати на зберігання виведених з основного обороту запасів погіршують економічний стан підприємств і завдають збитків залізничному транспорту і національній економіці в цілому [4].

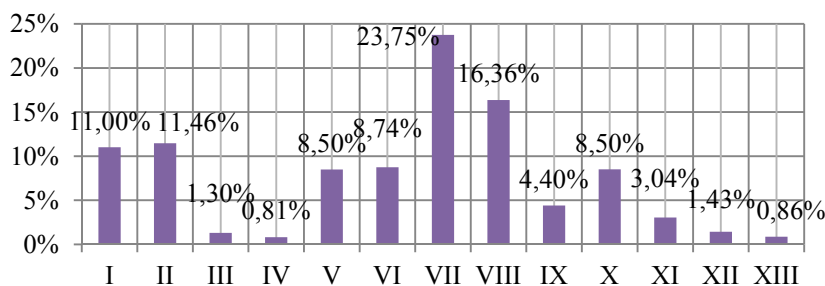


Рис. 1. Питома вага витрат на матеріали в загальному обсягу витрат кожного господарства та структурних підрозділів Укрзалізничі*

Джерело: [3].

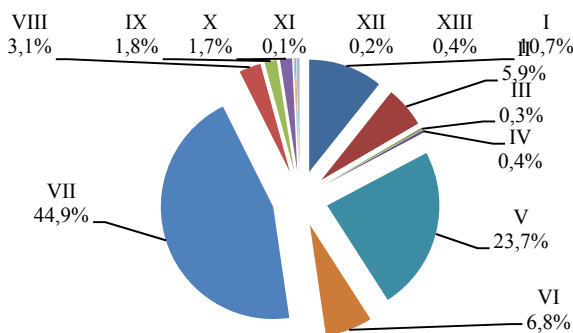


Рис. 2. Структура витрат на матеріали за господарствами та структурними підрозділами Укрзалізничі*

* I – Пасажирське господарство; II – Господарство приміських пасажирських перевезень; III – Господарство вантажної та комерційної роботи; IV – Господарство перевезень; V – Локомотивне господарство; VI – Вагонне господарство; VII – Колійне господарство; VIII – Господарство будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд; IX – Господарство автоматики, телемеханіки та зв'язку; X – Господарство електропостачання; XI – Господарство матеріально-технічного забезпечення; XII – Дирекції залізничних перевезень; XIII – Управління залізниць і структурні підрозділи, що їм підпорядковані.

Джерело: [3].

Існуюча система планування забезпечення матеріальними ресурсами має деякі недоліки, найважливішими з яких є її орієнтованість на умови повної визначеності здійснення технологічного процесу. Проте, ринкові умови господарювання вимагають гнучкого, адаптивного підходу до урахування зміни потреб споживачів продукції транспортних підприємств [6]. Це призводить до необхідності внести певні корективи в план виробництва продукції на всіх стадіях його розробки та виконання. Зазначені причини сприяють зростанню невизначеності при прийнятті планових рішень на стадії формування річного плану постачання підприємства, структурного підрозділу матеріальними ресурсами. Існуючі на даний час методи визначення потреби в матеріальних ресурсах не дозволяють врахувати цю невизначеність.

Мета статті. На сьогодні актуальним є пошук і розробка логістичних методів визначення потреби підприємств, структурних підрозділів у матеріальних ресурсах, що дозволяють отримувати досить точні планові оцінки в умовах неповної інформації про майбутні стани технологічного процесу.

Суть роботи полягає у виявленні джерел виникнення невизначеності при прийнятті планових рішень в логістиці підприємств та розробці методики визначення потреби в умовах певної невизначеності, об'єктивно властивої ринковим умовам господарювання, що в результаті призведе до покращення економічної ефективності діяльності підприємства або відокремленого структурного підрозділу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основним плановим показником системи логістики є потреби підприємства у сировині, матеріалах та напівфабрикатах. Чим точніше визначена планова потреба підприємства, тим кращі характеристики роботи логістичної системи. Повний збіг планової і фактичної потреб значно підвищує економічну ефективність функціонування структурних підрозділів залізничного транспорту.

Перевищення планової потреби в матеріальних ресурсах над фактичною веде до зростання оборотних коштів, вкладених у виробничі запаси. Знижена величина планової потреби призводить до зростання кількості відмов, викликаних відсутністю необхідних матеріальних ресурсів на складі, до зростання втрат через незадоволений попит. Таким чином, якість визначення потреби в матеріальних ресурсах чинить вирішальний вплив на такі основні економічні характеристики логістичної системи: ймовірність відмов через відсутність необхідних матеріальних ресурсів; величина запасів матеріальних ресурсів на складі; рівень витрат на функціонування логістичної системи. Будь-які помилки планування, як у бік збільшення потреби, так і в бік зменшення її, позначаються на якості функціонування логістичної системи, погіршуючи її характеристики.

Специфічність планування полягає в тому, що воно завжди є процесом попереднього прийняття рішень в тому сенсі, що їх реалізація очікується в майбутньому. Тому можна сказати, що процес формування плану, процес прийняття планових рішень завжди здійснюється в умовах нестачі знань про майбутній стан внутрішнього та зовнішнього середовища організації в умовах невизначеності. Основним методом визначення потреби підприємства в матеріальних ресурсах є метод прямого рахунку. Планова потреба в кожному вигляді матеріального ресурсу визначається як сума добутків норми витрати ресурсу на вид діяльності на планову кількість видів діяльності. Його застосування доцільне, коли відомі виробнича програма підприємства і норми витрати матеріальних ресурсів по кожному з видів діяльності, хоча вони можуть бути основними джерелами невизначеності при прийнятті рішень в управлінні матеріальними потоками. У науковій літературі досить широко представлені, давно і успішно використовуються такі методи прогнозування, як

методи аналізу часових рядів, множинних кореляційного та регресійного аналізів, розпізнавання образів [2]. На жаль, названі методи майже не зустрічаються в практиці роботи з планування забезпеченості підприємств матеріальними ресурсами.

Використання методів аналізу тимчасових рядів найефективніше при вивченні процесів або явищ, у розвитку яких простежується досить стійка закономірність. Високий рівень уніфікації і стандартизації продукції, властивий найрозвиненішим і великим підприємствам транспортної галузі, визначає широке застосування матеріальних ресурсів. Внаслідок цього динаміка витрат матеріальних ресурсів виявляється стійкішою, ніж виробнича програма підприємств, що дозволяє використовувати методи аналізу часових рядів для прогнозування їх потреби в матеріальних ресурсах. У тих випадках, коли потреба в матеріальних ресурсах формується під впливом невеликої кількості факторів, які явно простежуються, причому ці фактори визначаються, як правило, структурними характеристиками виробничого процесу на підприємстві (об'єднанні), найдоцільнішим є використання множинних методів кореляційного і регресійного аналізів.

Там, де основою вдосконалення планування потреб підприємства в матеріальних ресурсах є пошук об'єктів-аналогів, широке застосування повинні знайти методи розпізнавання образів. Експериментальні розрахунки з прогнозування річної потреби структурного підрозділу залізничного транспорту в матеріальних ресурсах проводилися за алгоритмом розробленим автором та за допомогою програми STATISTICA 6.1. Як вихідна інформація були використані дані звіту про залишки, надходження і витрати сировини та матеріалів у виробничо-експлуатаційної діяльності структурних підрозділів залізничного транспорту. У цілому було проаналізовано близько 45% номенклатури матеріальних ресурсів. Підбір функції аналітичного згладжування проводився за методом найменших квадратів. Як функції згладжування були розглянуті лінійна, парабола другого ступеня, експоненціальна, логарифмічна парабола і гіпербола. Вибір функції, яка найкращим чином апроксимує емпіричний динамічний ряд, проводився по мінімуму середнього квадратичного відхилення емпіричних і теоретичних рівнів досліджуваних рядів динаміки.

Слід зазначити, що з повною підставою можна використовувати для прогнозу потреб в матеріальних ресурсах, підібрані функції аналітичного згладжування лише в тому разі, коли генеральна сукупність попереднього періоду є досить схожою з генеральною сукупністю прогнозного періоду. І хоча залишкова варіація розрахованих функцій досить висока (у середньому вона досягає близько 18 %), отримані прогнозні оцінки у цілому точніше відображають фактичну потребу об'єднання в матеріальних ресурсах, ніж прогноз, даний співробітниками відділу матеріально-технічного постачання.

Як свідчать проведені розрахунки, основним видом отриманих рівнянь регресії є прямолінійне рівняння регресії. Застосування моделі прогнозування на основі методів розпізнавання образів містить два основних етапи: формування вихідних даних, потрібних для здійснення процесу прогнозування норм витрат матеріальних ресурсів і розрахунок названих норм витрат.

На першому етапі проводиться аналіз видів діяльності і робіт структурного підрозділу, з метою виявлення кількості і номенклатури використовуваних матеріальних ресурсів. Створюється попередній набір класифікаційних ознак, до яких крім конструктивних можуть бути включені різні організаційно-технологічні ознаки, що впливають на витрату матеріальних ресурсів. Пропоновані вимоги мають: відбивати особливості видів діяльності, робіт; відображати кількісні і якісні зміни в номен-

клатурі і витраті матеріальних ресурсів за видами діяльності; мати кількісну визначеність: кожній класифікаційній ознаці повинні відповідати один або кілька видів діяльності (робіт); не бути незначними і не мати однозначної оцінки; не дублювати один одного; назва ознаки повинна бути сформульована таким чином, щоб виключати можливість зіставлення двох або кількох ознак з одним видом діяльності.

Ознаки, включені в попередній набір, аналізуються з точки зору відповідності висунутих до них вимог. Слід зазначити, що аналіз ознак проводиться як на попередньому етапі, тобто до проведення розрахунків за запропонованою моделлю, так і після проведення налагоджувальних експериментальних прорахунків за алгоритмом. У результаті проведеного аналізу створюється остаточний набір класифікаційних ознак. На основі обраних класифікаційних ознак заповнюються класифікатори видів діяльності (робіт). Очевидно, що різні класифікаційні ознаки надають різний вплив на кількість і якість матеріальних ресурсів, необхідних для виготовлення виробу. Для того, щоб врахувати різницю у впливі кожної ознаки на витрати того або іншого виду матеріального ресурсу, для всіх виробів, що випускаються підприємством (об'єднанням), проводиться розрахунок матриць ваг. Вага ознаки виробу по кожному виду матеріального ресурсу розраховується як частка від ділення кількості матеріального ресурсу, який пішов на виконання одиниці роботи, пов'язаної з даною ознакою, на кількість матеріального ресурсу, необхідного для провадження виду діяльності.

На другому етапі проводиться розрахунок норм витрат матеріальних ресурсів за видами діяльності структурного підрозділу. Слід зазначити, що реалізація цього алгоритму не потребує обов'язкового використання для визначення норм витрат матеріальних ресурсів у цілому за всіма видами діяльності. У застосуванні наведеного методу слід йти від специфіки видів діяльності структурного підрозділу. Для тих видів діяльності, де передбачається використання уніфікованих або нормалізованих робіт, норми витрати матеріальних ресурсів встановлюються традиційним методом. У тих випадках, коли на продукцію даного структурного підрозділу відсутні явні аналоги, більш ефективною нам здається використання запропонованого методу. Експериментальні розрахунки з визначення норм витрат матеріальних ресурсів проводились на ПЕОМ за алгоритмом оптимальної класифікації об'єктів із застосуванням програми STATISTICA 6.1. За розробленим алгоритмом були проведені розрахунки потреби в матеріальних ресурсах на ремонтно-будівельні роботи окремих будівельно-монтажних експлуатаційних управлінь залізниць.

Висновки та пропозиції. Як свідчить виконаний аналіз, існуючі методи визначення потреби підприємства залізничного транспорту у матеріальних ресурсах в ринкових умовах господарювання не можуть врахувати невизначеність, викликану варіативністю або складністю точного визначення виробничої програми. Методів її подолання, що використовуються у даний час, притаманний значний суб'єктивізм. Об'єктивний пошук планових рішень в умовах певної невизначеності, притаманної сучасному процесу виробництва, можливий на основі використання методів прогнозування, запропонованих математичною статистикою. Вибір конкретного методу прогнозування має бути обумовлений як специфікою розв'язуваної планової задачі, так і можливостями самого методу. У цьому випадку використання методів аналізу часових рядів дає найбільший економічний ефект при виявленні і описі стійких закономірностей розвитку досліджуваних явищ і процесів. Як свідчать дослідження, для більшої частини відокремлених структурних підрозділів характерною є наявність сформованих темпів і пропорцій витрачання великої частини мате-

ріальних ресурсів. Зростання числа уніфікованих і стандартизованих видів діяльності, а також спеціалізація підприємств, структурних підрозділів на виробництві однорідних видів діяльності призводить до того, що невизначеність виробничої програми мало позначається на витраті більшості широко використовуваних матеріальних ресурсів. Витрата матеріальних ресурсів виявляється величиною більш стійкою, ніж виробнича програма підприємства, структурного підрозділу.

У цілому проведені експериментальні розрахунки підтвердили правильність обраних напрямів підвищення економічної ефективності функціонування структурних підрозділів залізничного транспорту за рахунок вдосконалення їх логістичної системи.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Господарський кодекс України* [Електронний ресурс] : Кодекс України від від 16.01.2003 № 436-IV. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15> . – Назва з екрана. – Перевірено : 19.12.2014.
2. *Зеликович И. И.* Вопросы применения математических методов при экономических расчётах в строительстве. – М.: Ин-т компл. трансп. проблем, 1968. – 150 с.
3. *Мищенко М. І.* Економіко-організаційні основи функціонування підприємств колійної інфраструктури : [монографія] / М. І. Міщенко. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – 489 с.
4. *Нормування матеріальних ресурсів* : словник-довідник / Г. Д. Ейтутіс [та ін.]. – К. : Науковий світ, 2000. – 90 с.
5. *Панасенко Е.В.* Логистика: персонал, технологии, практика. – М.: Инфра-Инженерия, 2011. – 224 с.
6. *Про транспорт* [Електронний ресурс] : Закон України від 10 грудня 1994 р. № 232/94-ВР. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-in/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0>. – Назва з екрана. – Перевірено : 19.12.2014.
7. *Про транспортно-експедиторську діяльність* [Електронний ресурс] : Закон України від 01.07.2004 № 1955-IV. – Режим доступу <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1955-15> . – Назва з екрана. – Перевірено : 19.12.2014.

REFERENCES

1. *Hospodars'kyi kodeks Ukrainy* [The economic code of Ukraine] : Kodeks Ukrainy vid 16.01.2003 № 436-IV. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15> . – Nazva z ekranu. – Pervireno : 19.12.2014.
2. *Zelykovych Y. Y.* *Voprosy prymeneniya matematycheskykh metodov pry ekonomycheskykh raschotakh v stroytel'stve* [Issues on the application of mathematical methods in economic calculations in construction]. – М.: Yn-t kompl. transp. problem, 1968. – 150 p.
3. *Mischenko M. I.* *Ekonomiko-organizatsiyni osnovy funktsionuvannia pidpriemstv koliynoi infrastruktury* : [Economic and organizational bases of functioning of the enterprises of track infrastructure] / M. I. Mischenko. – Odesa: IPREED NAN Ukrainy, 2013. – 489 p.
4. *Normuvannia material'nykh resursiv* : *slovyk-dovidnyk* / H. D. Eytutis [Rationing of material resources : a dictionary-guide]. – К. : Naukovyi svit, 2000. – 90 p.
5. *Panasenko E.V.* *Logistyka: personal, tekhnology, praktyka*. [Logistics: personnel, technology, and practice] – Moskva: Ynfra-Ynzheneryia, 2011. – 224 p.
6. *Pro transport* [Elektronnyi resurs] : Zakon Ukrainy vid 10 hrudnia 1994 r. № 232/94-VR. [On transport: Law of Ukraine of 10.12.1994-BP.] – Rezhym dostupu: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-in/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0>. – Nazva z tytul. ekranu. – Pervireno : 19.12.2014.
7. *Pro transportno-ekspedytors'ku diial'nist'* [Elektronnyi resurs] : Zakon Ukrainy vid 01.07.2004 № 1955-IV. [On transport-forwarding activity: the Law of Ukraine dated 01.07.2004 No. 1955-IV.] – Rezhym dostupu <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>. – Nazva z ekranu. – Pervireno : 19.12.2014.

УДК 330.322:338.47

*Олена Пилипенко, к.е.н., доц
(професор кафедри «Економіка підприємств»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ТРИВАЛОСТІ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Метою статті є формування методів і підходів управління ризиками й тривалістю інвестиційного проекту, визначення напрямів нейтралізації «часових» ризиків інвестиційних проектів, що впроваджуються на залізничному транспорті України. Розглянуто сутність та особливості визначення ризиків надмірної тривалості інвестиційних проектів, їхні джерела та наслідки, охарактеризовано методи нейтралізації цих «часових» ризиків.

З метою скорочення тривалості проекту та зниження ризиків надмірної тривалості запропоновано коефіцієнт оптимізації тривалості проекту на підставі порівняння динаміки проектних витрат. Якщо значення коефіцієнта оптимальності перевищує одиницю, то економія на постійних витратах в результаті скорочення тривалості проекту буде більшою, ніж приріст змінних витрат, що забезпечує це скорочення.

Розглянуто методи і механізми управління ризиками на прикладі інвестиційних проектів, що виконуються «Укрзалізницею» станом на 2014 р. Досліджено ступінь ризикованості інвестиційної діяльності ДАЗТ «Укрзалізниця» з точки зору існування ризиків невчасного завершення інвестиційних проектів.

Визначено ризики «відкладеного старту» експлуатаційної фази проекту, настання яких може зумовити зростання фактичної вартості проекту проти кошторисної. Розкрито протиріччя, які, на думку автора, виникають в управлінні тривалістю та вартістю проектних робіт.

Ключові слова: інвестиційний проект, управління проектом, ризики тривалості, ризики інвестиційної діяльності, ризики «відкладеного старту», управління ризиками надмірної тривалості проекту, методи нейтралізації «часових» ризиків, прийняття ризику, запобігання ризику, розподіл ризику, коефіцієнт оптимальності скорочення тривалості проекту, інфраструктурні проекти залізничного транспорту, хеджування, кредитний рейтинг, інвестиційна привабливість.

© Пилипенко О. В., 2014

*Елена Пилипенко, к.э.н., доц
(профессор кафедры «Экономика предприятий»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

**ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ
ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ**

Целью статьи является формирование методов и подходов управления рисками и продолжительностью инвестиционного проекта, определение направлений нейтрализации «временных» рисков инвестиционных проектов, осуществляемых на железнодорожном транспорте Украины.

В статье рассмотрены сущность и особенности определения рисков чрезмерной продолжительности инвестиционных проектов, их источники и последствия, охарактеризованы методы нейтрализации этих «временных» рисков.

В целях сокращения продолжительности проекта и снижения рисков чрезмерной продолжительности предложено коэффициент оптимизации длительности проекта на основе сравнения динамики проектных расходов. Если значение коэффициента оптимальности превышает единицу, то экономия на постоянных затратах в результате сокращения длительности проекта будет больше, чем прирост переменных издержек, обеспечивающих это сокращение.

Рассмотрены методы и механизмы управления рисками на примере инвестиционных проектов, выполняемых «Укрзалізницею» по состоянию на 2014 г. Исследована степень рискованности инвестиционной деятельности ГАЖТ «Укрзалізниця» с точки зрения существования рисков несвоевременного завершения инвестиционных проектов.

Определены риски «отложенного старта» эксплуатационной фазы проекта, наступление которых может вызвать рост фактической стоимости проекта против сметной. Раскрыты противоречия, которые, по мнению автора, возникают в управлении продолжительностью и стоимостью проектных работ.

Ключевые слова: инвестиционный проект, управление проектом, риски продолжительности, риски инвестиционной деятельности, риски «отложенного старта», управления рисками чрезмерной продолжительности проекта, методы нейтрализации «временных» рисков, принятие риска, предотвращения риска, распределение риска, коэффициент оптимальности сокращения продолжительности проекта, инфраструктурные проекты железнодорожного транспорта, хеджирование, кредитный рейтинг, инвестиционная привлекательность.

*Olena Pylypenko, Ph.D., Docent
(Professor of «Economics of Enterprise» Chair, State Economy and Technology
University of Transport)*

**FEATURES OF MANAGEMENT RISKS OF INVESTMENT
PROJECTS DURATION ON RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE**

The purpose of the article is to develop methods and approaches to risk management and duration of the investment projects, defining the directions of neutralizing «of time» risks of investment projects carried out in railway transport of Ukraine.

Essence and features of the definition of risks of excessive investment projects duration, their source and effects are considered in the article. Author characterizes methods neutralize these «of time» risks and proposes an optimization coefficient for duration of a project based on comparison of dynamics of project costs. If the value of the coefficient of optimality is greater than unity, then the savings on permanent cost reduction as a result of the project will be greater than the increase in variable costs, which ensures reducing of its duration.

The methods and mechanisms of risk management in investment projects, performed by State Administration of Railway Transport of Ukraine «Ukrzaliznytsia» («UZ») in 2014 are investigated. The degree of risks of investment activity of «Ukrzaliznytsia» is investigated in terms of the risks of delayed completion of investment projects. The risks of the «delayed start» of operational phase of project, the occurrence of which can cause the growth of actual project costs against the estimated cost are shown. Contradictions, which, in the author's opinion, arise in the management of the duration and the cost of project works have been revealed as well.

Keywords: investment project, project management, temporal risks, the risks of investment activity, risks of the «delayed start», management by risks of excessive project duration, techniques of «of time» risk neutralization, risk acceptance, risk prevention, risk sharing, optimality factor reducing the duration of the project, rail transport infrastructure projects, hedging, credit rating, investment attractiveness.

Постановка проблеми. Методологія управління проектами, концепція якого набула широкого розповсюдження як методика інжинірингу та практична діяльність у 50-х роках ХХ ст. разом з іншими сферами діяльності охоплює діяльність щодо управління обсягом та якістю виконуваних робіт, ризиками, витратами (ресурсами) і часом (тобто, тривалістю) виконання проекту [6].

Окремі методики концепції управління проектами не завжди гармонійно поєднуються між собою, зокрема в частині, що стосується управління витратами та управління часом (тривалістю) виконання робіт по проекту. Так, управління часом показано досить схематично і не відображає повною мірою «економіку» проекту та не дозволяє дати економічну оцінку «часовим» ризикам проекту, оскільки не відображає повною мірою наслідки надмірної тривалості проекту на зміну витрат по проекту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Управління проектами в основному розглядається як прикладна методика інжинірингу проектних робіт і тому є не досить вивченою методикою з наукової точки зору. Проте окремим проблемам,

пов'язаним з ризиками та особливостями оцінки ефективності та реалізації інвестиційних проектів, приділено достатньо уваги в науковій літературі.

Так, дослідженням ризиків виконання інвестиційних проектів та їхнім впливом на загальну ефективність проекту займалися такі вітчизняні науковці, як В. Ільчук, І. Бланк, Л. О. Бакаєв, Л. П. Батенко, В. Захарченко, О. В. Андрєєва, А. В. Матвійчук, Р. Карпінський, Б. Шукін, С. В. Коверга, Г. І. Гевлич, І. Г. Гевлич, В. В. Поколотний, Д. М. Черваньов [1–5; 7–9; 11; 15–16; 19; 20] та ін. Особливості механізму реалізації інвестиційних проектів залізничної галузі є предметом розгляду таких науковців, як Є. Сич, В. Ільчук, М. Стасишин, О. Андрєєва, О. Кравченко [1–4; 12; 16; 18] та ін.

Заслугує на увагу методика врахування так званих «інвестиційних розривів» у життєвому циклі інвестиційного проекту в умовах динамізації циклів економічного розвитку, запропонована у працях О. В. Андрєєвої [1–4].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Управління ризиками проектної діяльності передбачає, як правило, дослідження типу і джерел виникнення ризиків реалізації проектів, оцінювання величини ризику, застосування методів моделювання ризиків з метою визначення їх впливу на загальні показники ефективності проекту та складання висновку щодо доцільності його здійснення. Однак, проблемі впливу «часових» ризиків або «ризиків надмірної тривалості» проекту в умовах швидких динамічних змін зовнішнього середовища на обсяг витрат та фінансову доцільність проекту приділено недостатньо уваги.

Метою статті є формування методів та підходів управління ризиками та тривалістю інвестиційного проекту, визначення напрямів нейтралізації «часових» ризиків інвестиційних проектів, що здійснюються на залізничному транспорті України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проект як предмет розгляду концепції управління проектами прийнято розуміти як одноразовий комплекс взаємозв'язаних заходів, направлених на досягнення визначених цілей шляхом досягнення конкретних результатів при встановленому ресурсному забезпеченні протягом заданого періоду часу.

Слід зазначити, що методологія управління проектами передбачає широку класифікацію проектів, що є об'єктами управління. Однак практично усі вони розглядаються як інвестиційні проекти, тобто такі, що передбачають той чи інших обсяг капіталовкладень (залежно від розміру яких проекти класифікуються на малі, середні та великі) та трудозатрат (у людино-годинах) на підготовку проекту. Оскільки ризик в абсолютному вимірі пропорційний величині можливого збитку [16, с. 27], то й ризики проекту зростають із зростанням обсягу капіталовкладень по ньому, отже, більші проекти несуть більші ризики.

Встановлене ресурсне забезпечення проекту передбачає обмеженість, кінцевість певних ресурсів, передбачених для виконання певного проекту. При цьому перевитрати певних ресурсів часто неможливі через їхню фізичну відсутність.

Що ж стосується окресленості часових рамок виконання проекту, то перевищення цих рамок можливе, що на практиці має вигляд завершення проекту в пізніші терміни, ніж це було передбачене планом, тобто надмірну тривалість проекту. Так, Д. М. Черваньов вважає найсуттєвішими ризиками такі: ризик затримки початку реалізації проекту; ризик несвоєчасного закінчення будівельно-монтажних робіт та ризик суттєвого збільшення кошторисної вартості проекту [19]. Тобто, із зазначених 15 ризиків інвестиційних проектів найсуттєвішими є саме «часові» ризики та пов'язаний з ними ризик перевищення кошторисної вартості.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Збільшення тривалості виконання проекту порівняно із запланованим терміном призводить до збільшення тривалості інвестиційної фази проекту та затримки початку експлуатаційної фази, а отже, отримання доходів від проекту відкладається на пізніші терміни та негативно впливає на загальні показники окупності проекту. «Відкладений старт» експлуатаційної фази проекту провокує настання таких ризиків (див. табл. 1).

Таблиця 1. Типи та зміст ризиків «відкладеного старту»

№ з/п	Назва ризику	Зміст та прояв
1	Інфляційний	Зростання вартості ресурсів, залучених до виконання проекту
2	Кредитний	Загроза вчасного неповернення основної суми («тіла») кредиту
3	Відсотковий (як частина кредитного)	зростання величини (суми) відсотків через збільшення часу користування кредитами, що знову ж таки приводить до зростання витрат проекту та негативно впливає на його фінансові результати
4	Комерційний	Ризик втраченої вигоди від невчасного виходу на ринок, що може бути обчислений як величина недоотриманої усієї або частини запланованої виручки
5	Маркетинговий	Ризик втрати частини (сегменту) або всього ринку (ринкової ніші) в результаті невчасного (запізнілого) виходу на ринок, що був захоплений конкурентом (-ами). Кількісно обчислюється як сума коштів, авансованих на освоєння даного напрямку, виду діяльності або проекту

Скорочення періоду часу виконання проекту може бути:

а) неможливим через технологічні особливості робіт, що передбачає певну послідовність їх виконання за існуючими технологіями;

б) можливим, але зумовить зростання вартості виконання проекту через необхідність залучення додаткових або більш вартісних (дорожчих) ресурсів, придбання новітніх технологій, які уможливають скорочення часу виконання робіт тощо.

Необхідність скорочення тривалості певних робіт, особливо на завершальних етапах виконання проекту може бути викликана зміною ринкового середовища, наприклад, загостренням конкурентної боротьби, або ж обумовлена необхідністю подолати наслідки дії різного роду форс-мажорних факторів (нездоланих обставин), що зумовили затримку виконання проекту на попередніх етапах його здійснення. В будь-якому випадку скорочення виконання часу проекту вимагає додаткових витрат, а невчасне виконання проекту – загрожує суттєвими збитками.

У свою чергу, ймовірність зростання витрат та погіршення фінансових результатів зумовлюють зростання загального ризику проекту. Таким чином, суттєвим наслідком цих подій є збільшення ступеня ризику проекту, що на передінвестиційній фазі може вплинути взагалі на рішення щодо доцільності реалізації проекту.

Управління ресурсами (витратами) проекту передбачає побудову так званої «бананоподібної» кривої, методика побудови якої розкрита в багатьох джерелах [6]. Призначення графіка цієї кривої полягає в тому, щоб продемонструвати залежність величини витрат по проекту від ходу виконання проектних робіт. Однак «банано-

подібна» крива демонструє певне протиріччя з іншими положеннями цієї ж концепції управління проектами, а саме, з методикою сіткового планування та управління часом (термінами виконання робіт) у проекті.

Завданням сіткового планування, як відомо, є визначення найкращої тривалості проекту (робіт), на основі чого мають бути розподілені (а за необхідності, й перерозподілені) ресурси по проекту таким чином, щоб досягалась оптимальна тривалість виконання проекту. Зазначається, що прискорення виконання робіт і всього проекту можливе, але вимагатиме збільшення вартості як окремих робіт, так і усього проекту в цілому через необхідність залучення дорожчих ресурсів. Але «банано-подібна» крива передбачає, що затримка виконання певних робіт не вплине на загальну величину витрат по проекту, а лише перемістить вартість цих робіт у межах затвердженого бюджету у часі.

На нашу думку, такий підхід у формуванні бюджету проекту є справедливим тільки в умовах стабільності цін на ресурси, і зрозуміло, допустимим лише для некритичних робіт у межах запасу часу. В іншому разі, затримка у виконанні певних робіт і взагалі порушення графіка виконання робіт загрожує усій тривалості проекту і провокує утворення цілої групи ризиків, які можна назвати «часовими» ризиками або «ризиками надмірної тривалості».

Ефективний механізм нейтралізації інвестиційних ризиків має обов'язково містити такі складові, як безпосереднє дослідження можливостей попередження ризику; оцінювання методів і перспектив обмеження ризику; оптимізація прийнятих управлінських рішень; аналіз впливу диверсифікації на зниження рівня ризику; поділ ризику шляхом передачі його підрядникам і страхування; розробка стратегії і тактики керівництва, а також політики управління ризиком [19].

Управління ризиком вимагає обов'язкового порівняння характеристик і можливостей ризику, отриманих у процесі його аналізу й оцінки; на цій основі здійснюється виявлення альтернатив, за якими ступінь ризику залишається прийнятним (наявні альтернативи ранжуються за принципом прийнятності ризику – ризик прийнятний цілком, частково або неприйнятний узагалі). У разі, якщо ризик є цілком неприйнятним, перед системою управління ризиком постає завдання його поділу і передачі партнерам відповідно до визначеної процедури [19].

Управління ризиками передбачає застосування таких методів нейтралізації ризиків як уникнення ризику, утримання та передача ризику, заходи щодо зниження ризику [10]. На основі цих загальних методів пропонуємо методи управління «часовими» ризиками (рис. 1):

Щодо «часових» ризиків, як окремої групи проектних ризиків, застосування названих методів нейтралізації ризиків передбачає такі особливості:

– прийняття ризику здійснюється шляхом врахування вищого рівня ризику через зростання ставки дисконту. Таким чином, прийняття ризику по суті означає відмову від найризикованіших проектів, оскільки при невідповідності розрахованих показників критеріям ефективності такі проекти будуть відкинуті. Разом з тим прийняття ризику несе в собі певні риси внутрішнього резервування, оскільки у показники ефективності конкретного проекту наперед закладається вища норма прибутковості.

– уникнення ризику – в загальному вигляді означає відмову від здійснення інвестиційного проекту. Але у випадку «часового» ризику мова йде про забезпечення скорочення тривалості проекту до планового або обґрунтованого (бажаного) рівня, досягнення якого є необхідним для виконання фінансових цілей проекту;

- утримання ризику – шляхом створення внутрішніх резервів прибутковості через прогнозування і оцінку ризику, врахування ризику в рівні доходності проекту на основі корегування дисконтної ставки;
- передача ризику – страхування, розподіл ризику з іншими учасниками;
- зменшення ризику шляхом:
 - розподілу ризиків (диверсифікація інвестиційного портфелю, джерел та об'єктів інвестування);
 - лімітування (застосування лімітів – наприклад меж витрат, обмеження інвестиційного портфелю, обмеження інвестицій у певний вид діяльності, окремі види цінних паперів і т.п.);
 - хеджування (в загальному випадку – створення зустрічних зобов'язань, більш розповсюджене як інструмент зниження фінансових ризиків, має певну подібність до зовнішнього страхування, здійснюється найчастіше зовнішніми агентами).



Рис. 1. Методи нейтралізації «часових» ризиків інвестиційних проектів

Вплив фактора часу на зміну ступеня ефективності проекту прийнято вимірювати за допомогою ставки дисконту.

Методологія інвестиційної діяльності передбачає врахування вищого ступеня ризику через застосування більшої ставки дисконту, розмір якої зростає через дода-

вання так званої «премії за ризик», вираженої у відсотках, до певної базової ставки дисконту, що застосовується у безризикових проектах.

Що більший ризик асоціюється з тим чи іншим інвестиційним проектом, то більшою має бути величина премії за ризик (y %), що додається до базової ставки дисконту. Величина премії за інфляцію може встановлюватись різним шляхом – експертним або за формальними процедурами, наприклад, шляхом визначення дисперсії чи коефіцієнта варіації доходів (прибутків) за аналогічними проектами.

Але намагання вирахувати коефіцієнт варіації на основі статистичних даних входить у протиріччя із самою сутністю проекту, відмінною рисою якого є унікальність.

Уникнення ризику можливе шляхом забезпечення скорочення тривалості робіт (проекту), що не завжди можливо. Загальноприйнята методика скорочення тривалості робіт базується на вивченні «поведінки» витрат, що дозволяє сформулювати умову оптимальності застосування методів скорочення тривалості проекту до бажаної – якщо при скороченні тривалості проекту вдається скоротити постійні витрати більшою мірою, ніж зростатимуть змінні (прямі) витрати на скорочення (наприклад, такі як витрати на оплату праці, дорожчі матеріали або витрати на придбання інших додаткових ресурсів), то заходи щодо скорочення проекту можна назвати виправданими, їх застосування – економічно ефективним. Для наочного відображення «поведінки» цих витрат можна застосувати таке співвідношення:

$$k_{\text{оптим.}} = \frac{E_{FC}}{\Delta VC} > 1, \quad (1)$$

де $k_{\text{оптим.}}$ – коефіцієнт оптимальності скорочення тривалості проекту;

E_{FC} – економія постійних витрат у результаті скорочення проекту, тис. грн;

ΔVC – приріст змінних витрат на скорочення тривалості проекту, тис. грн.

Якщо економія на постійних витратах у результаті скорочення проекту буде більшою, ніж приріст змінних витрат, що забезпечує це скорочення, значення коефіцієнта оптимальності буде більшим одиниці; отже, приріст змінних витрат можна вважати виправданим, їх величину – обґрунтованою.

Розглянемо методи і механізми управління ризиками на прикладі інвестиційних проектів, що виконуються «Укрзалізницею» станом на 2014 р. Без перебільшення можна зазначити, що на сьогодні будь-який проект, що здійснюється «Укрзалізницею» є унікальним, адже ніколи до сьогодні жоден проект в Україні не здійснювався в умовах військових дій та практичної відсутності державної підтримки. Так, із зазначених на офіційному сайті «Укрзалізниці» шести інвестиційних інфраструктурних проектів (включаючи модернізацію інфраструктури, придбання локомотивів та вагонів, електрифікацію залізниць, модернізацію колійного господарства) тільки один проект – будівництво залізничного тунелю за маршрутом Львів – Чоп із плановим терміном завершення у 2016 р. здійснюється за державної підтримки. Усі інші проекти, незважаючи на те, що придбання рухомого складу за Законом України «Про залізничний транспорт» повинно здійснюватись за рахунок коштів Державного бюджету, позбавлені державної підтримки [14].

В інформації для інвесторів на офіційному сайті «Укрзалізниці» [14] повідомляється, що на сьогоднішній час УЗ здійснює шість інвестиційних проектів в розвиток інфраструктури та модернізації колії, п'ять з яких мають термін завершення – 2016 р., і лише один – «Реконструкція маршруту Кошице – Братислава – Відень»,

що передбачає модернізацію інфраструктури шляхом будівництва ширококоліїної лінії (загальною довжиною – близько 450 км) як термін завершення 2025 – 2026 рр. При цьому державну підтримку отримує лише один інфраструктурний проект – «Будівництво тунелю за маршрутом Львів – Чоп», що передбачає будівництво двоколіїного залізничного тунелю для заміни діючого одноколіїного тунелю довжиною близько 1,8 км. Отже, розподіл ризиків інвестиційної діяльності здійснюється тільки за одним з проектів, що показує слабкість механізму управління ризиками.

Існує досить високий ризик невиконання проектів у зазначений термін (2016 р.), оскільки за низького рівня державної підтримки диверсифікація джерел фондування в умовах нестабільної політичної ситуації, військових дій та слабкої гривні сумнівна. Так, із запланованого загального обсягу інвестицій на інфраструктурні проекти 13,83 млрд дол. США на кінець 2013 р. фактично виконано лише 1,3164 млрд дол. США [14], тобто 9,5 % необхідного обсягу.

Крім того, кредитні рейтинги Укрзалізниці досить низькі та не перевищують: в довгостроковому плані – рейтинг «ССС», в короткостроковому плані – «С» (за оцінкою агентства «Fitch») [14], тобто фінансовий стан «Укрзалізниці» оцінюється як стан «дефолту з малою імовірністю зростання», «істотні ризики», «дуже високий спекулятивний ризик». Така негативна оцінка обумовлена надзвичайно високими обсягом зовнішніх запозичень, які на сьогоднішній час здійснені залізницею. Так, станом на 31 грудня 2013 р. із загальної суми джерел фінансування (пасивів) «Укрзалізниці» зобов'язання становили 42,1 %, в т.ч. довгострокові кредити та запозичення – 16,5 %. Отже, рівень заборгованості «Укрзалізниці» наближається до критичних значень.

Фінансовий стан «Укрзалізниці» погіршується тим, що значна частка запозичень (99,1 %) зроблена в доларах США, що несе в собі курсові валютні ризики. Щоправда, відсоткова ставка більшої частини кредитних запозичень встановлена фіксованою в межах від 9,8 % до 12 %. Невелика частина довгострокових запозичень (майже 21 %) погашається за ставкою LIBOR+ фіксований відсоток %, що фактично є середньою ставкою пропозиції Британської банківської асоціації та містить ризики для позичальника, оскільки низький рівень ставки в тривалій перспективі малоімовірний.

Хеджування як метод нейтралізації інвестиційних ризиків в практиці інвестиційної діяльності вітчизняних підприємств застосовується нечасто. Передбачає страхування ризику від можливих збитків шляхом переносу ризику зміни умов ведення інвестиційної діяльності (цін, курсів валют) з однієї особи на іншу; може застосовуватись різними учасниками проекту (кредитором – для захисту від відсоткового ризику; проектною компанією – для захисту від зниження цін на продукт). Хеджування здійснюється шляхом укладання контракту – хеджу – між стороною, що страхує ризик (хеджером), та стороною, що бере ризик на себе (спекулянтом). Предметом контракту можуть бути різні активи – товари, валюта, акції, облігації тощо [19, 20]. Аудиторською компанією «Ernst&Young» у «Звіті незалежних аудиторів» за 2013 рік зазначено, що «Група» не проводить операцій з метою хеджування валютних ризиків [14].

Висновки та пропозиції. Таким чином, зазначимо, що на сьогодні провадження інвестиційної діяльності ДАЗТ «Укрзалізниця» пов'язане із значними ризиками та труднощами. У ситуації нестабільності і невизначеності під загрозою зриву опиняються не тільки вчасне виконання інвестиційних проектів і повернення позик іноземним кредиторам, а й стабільна робота «Укрзалізниці» в цілому. Проте складні

умови діяльності не тільки не відкидають, а навпаки, посилюють необхідність проведення реформування діяльності «Укрзалізниці» з метою зробити «Групу» привабливою не тільки для зовнішнього банківського кредитування, а й для внутрішніх інвесторів.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Андрєєва О. В.* Механізм інвестування підприємств залізничного транспорту в умовах динамізації циклів економічного розвитку [Електронний ресурс] / О. В. Андрєєва. – Режим доступу: <http://soskin.info/userfiles/file/2013/11-12%202013%20EX/Andreyeva.pdf>.
2. *Андрєєва О. В.* Напрями подальшого розвитку інвестиційної діяльності залізничного транспорту // Інвестиційна та інноваційна діяльність [Електронний ресурс] / О. В. Андрєєва. – Режим доступу: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Vetp_2013_44_60.pdf.
3. *Андрєєва О. В.* Передумови удосконалення управління інвестиційними процесами на залізничному транспорті // Менеджмент та маркетинг [Електронний ресурс] / О. В. Андрєєва. – Режим доступу: http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe file:///C:/Users/Core/Downloads/Vetp_2014_45_32.pdf.
4. *Андрєєва О. В.* Формування механізму інвестування на залізничному транспорті в умовах динамізації економічних циклів [Електронний ресурс] / О. В. Андрєєва. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/36_PVMN_2012/Economics/10_122113.doc.htm.
5. *Бакаєв Л. О.* Кількісні методи в управлінні інвестиціями: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2000. – 151 с.
6. *Батенко Л. П.* Управління проектами: Навч. посібник. / Л. П. Батенко, О. А. Загородніх, В. В. Ліщинська. – К.: КНЕУ, 2003. – 231 с.
7. *Захарченко В. І.* Инновационное развитие в Украине: наука, технология, практика : [монографія] / В. І. Захарченко, Н. Н. Меркулов, Л. В. Ширяева. – Одесса: Фаворит, 2011. – 598 с.
8. *Енциклопедичний довідник з інвестування / За редакцією В. Феценка.* – К.: Українське агентство фінансового розвитку, 2009. – 594 с.
9. *Матвійчук А. В.* Аналіз і управління економічним ризиком: Навч. посібник. – К.: ЦНЛ, 2005. – 224 с.
10. *Коваленко Л. О.* Фінансовий менеджмент: Навч. посіб. / Л. О. Коваленко, Л. М. Ремньова. – 2-ге вид., перероб. і доп. – К.: Знання, 2005. – 485 с.
11. *Коверга С. В.* Використання сіткових методів планування в проектному аналізі / С. В. Коверга, Г. І. Гевлич, І. Г. Гевлич // Вісник Хмельницького національного університету. Серія «Економічні науки». – 2009. – № 3, Т. 1. – С. 114 – 119.
12. *Кравченко О. А.* Концепция сценарного финансового планирования и прогнозирования на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] / О. А. Кравченко. – Режим доступа: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/econpr_2012_3-4_16.pdf.
13. *LIBOR: что означает, как рассчитывается, почему растет?* [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.prostobank.ua/zhile_v_kredit/stati/libor_chno_oznachaet_kak_rasschityvaetsya_pochemu_rastet.
14. *Офіційний веб-сайт Укрзалізниці / Для інвесторів* [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/about/investors/>.
15. *Поколюдний В. В.* Економічний механізм регулювання інвестиційної діяльності в Україні : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.02.03 / В. В. Поколюдний ; Харків. нац. ун-т ім. В. Каразіна. – Х., 2005. – 21 с.
16. *Сич Є. М.* Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с.
17. *Сич Є. М.* Стратегічний аналіз: НМП / Є. М. Сич, О. В. Пилипенко, М. С. Стасишен. – К.: Каравела, 2010. – 409 с.
18. *Стасишен М. С.* Складові механізми інвестування відтворення основних засобів залізниць України / М. С. Стасишен, О. В. Ярмоліцька // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 18. – С. 115 – 124.
19. *Черваньов Д. М.* Менеджмент інвестиційної діяльності підприємств [Текст] : навч. посіб. / Д. М. Черваньов. – К.: Знання-Прес, 2003. – 622 с.
20. *Щукін Б. М.* Інвестування: Курс лекцій. / Б. М. Щукін. – К.: МАУП, 2004. – 216 с.

REFERENCES

1. Andreieva O. V. *Mekhanizm investuvannia pidpriemstv zaliznychnoho transportu v umovakh dynamizatsii tsykliv ekonomichnoho rozvytku*. [The mechanism of railway investment in terms of dynamism cycles of economic development] Available at: <http://soskin.info/userfiles/file/2013/11-12.../Andreieva.pdf>.
2. Andreieva O. V. Napriami podalshoho rozvitku investitsiynoi diialnosti zaliznychnoho transportu [Directions of further development of rail transport investment] // *Investytsiyna ta innovatsiyna diial'nist'* [Innovative and investment activities]. Available at: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe...PDF/Vetp_2013_44_60.pdf.
3. Andreieva O. V. Peredumovy udoskonalennia upravlinnia investytsiynymy protsesamy na zaliznychnomu transporti [Preconditions improving the management of the investment process in railway transport] // *Menedzhment ta marketynh* [Management and Marketing] / Available at: http://irbis-nbuv.gov.ua.../cgiirbis_64.exe file:///C:/Users/Core/Downloads/Vetp_2014_45_32.pdf.
4. Andreieva O. V. *Formuvannia mekhanizmu investuvannia na zaliznychnomu transporti v umovakh dynamizatsii ekonomichnykh tsykliv*. [Formation of mechanism of investment on rail transport in terms of dynamization of economic cycles]. Available at: http://www.rusnauka.com/36_PVMN_2012/Economics/10_122113.doc.htm.
5. Bakaiev L. O. *Kil'kisni metody v upravlinni investytsiiny: Navch. posibnyk*. [Quantitative methods in the management of investments: textbook]. – Kiev, Kiev National Economic University Publ., 2000. – 151 p.
6. Batenko L. P., Zahorodnikh O. A., Lishchyn's'ka V. V. *Upravlinnia proektamy*. [Project management]. – Kiev, Kiev National Economic University Publ., 2003. – 231 p.
7. Zaharchenko V. I., Merkulov N. N., Shiriaeva L. V. *Innovacionnoe razvitie v Ukraine: nauka, tehnologhiia, praktika* : [monohrafiia] [Innovative development in Ukraine: science, technology, practice: [monograph]]. Odessa: Favorit Publ., 2011. 598 p.
8. *Entsyklopedychnyy dovidnyk z investuvannia* [Encyclopedic Reference of investment] / Za redaktsiieiu V. Feshchenka [Edited by V. Feshchenko]. – Kiev, Ukrainian Agency of Financial Development, 2009. – 594 p.
9. Matviychuk A. V. *Analiz i upravlinnia ekonomichnym ryzykom*: Navch. posibnyk. [Analysis and management of economic risk: textbook]. – Kiev, CUL Publ., 2005. – 224 p.
10. Kovalenko L. O., Remn'ova L. M. *Finansovyi menedzhment*: Navch. posib. [Financial management: textbook]. – Kiev, Znannia Publ., 2005. – 485 p.
11. Koverha S. V., Hevlych H. I., Hevlych I. H. Vykorystannia sitkovykh metodiv planuvannia v proektnomu analizi [The use of PERT-planning methods in project analysis] // *Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu. Seriya «Ekonomichni nauky»* [Bulletin of the Khmelnytsky national University. A series of Economic science], 2009, issue 3, T. 1, pp. 114 – 119.
12. Kravchenko O. A. *Koncepciiia scenarnoho finansovoho planirovaniia i prohnozirovaniia na zheleznodorozhnom transporte* [The concept of a scenario of financial planning and forecasting on rail transport]. Available at: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe...PDF/econpr_2012_3-4_16.pdf.
13. *LIBOR: chto oznachaet, kak rasschityvaetsia, pochemu rastet?* [LIBOR: what means, how is calculated why increases?]. Available at: http://www.prostobank.ua/zhile_v_kredit/stati/libor_chto_oznachaet_kak_rasschityvaetsia_pochemu_rastet.
14. *Dlia investoriv* [Official website of State administration of railway transport of Ukraine «Ukrzaliznytsia»/ Information for investors]. Available at: <http://www.uz.gov.ua/about/investors/>.
15. Pokolodnyy V. V. *Ekonomichni mekhanizm rehuliuвання investytsiynoi diial'nosti v Ukraini*. Avtoreferat Diss. [The economic mechanism of regulation of investment activity in Ukraine. Author's abstract.]. Khar. – Kiev, 2005. – 21 p.
16. Sych Ye. M., Il'chuk V. P. *Innovatsiyno-investytsiyni komplekxy transportnoi haluzi: metodolohiia formuvannia ta rozvytku* [Innovation and investment complexes transport industry: methodology of formation and development]. – Kiev, Logos Publ., 2006. – 264 p.
17. Sych Ye. M., Pylypenko O. V., Stasyshen M. S. *Stratehichnyy analiz: navchal'no-metodychnyy posibnyk* [Strategic analysis: textbook]. – Kiev, Karavela Publ., 2010. – 409 p.
18. Stasyshen M. S., Yarmolits'ka O. V. Skladovi mekhanizmu investuvannia vidtvorennia osnovnykh zasobiv zaliznyts' Ukrainy [The components of the investment mechanism of reproduction of fixed assets of the Railways of Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats' Derzhavnogo ekonomiko-tekhnologichnoho universytetu transportu. Seriya «Ekonomika i upravlinnia»* [Bulletin of The State Economy and Technology University of Transport. Series «Economics and Management»]. – 2011, issue 18. – pp. 115 – 124.
19. Chervan'ov D. M. *Menedzhment investytsiynoi diial'nosti pidpriemstv* [Tekst] : navch. posib. [Management of innovative activity : textbook]. – Kiev, Znannia-Press Publ., 2003. – 622 p.
20. Shchukin B. M. *Investuvannia: Kurs lektsii*. [Investment: a Course of lectures]. – Kiev, Interregional Academy of personnel management Publ., 2004. – 216 p.

УДК 629:331.101.6

Аліна Стукало, к. е. н.

(старший викладач кафедри «Вагони та вагонне господарство», Державний економіко-технологічний університет транспорту

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ РОЗРАХУНКУ ПРОДУКТИВНОСТІ ПРАЦІ У ВЗАЄМОЗАЛЕЖНОСТІ ВІД СЕРЕДНЬОЇ ЗАРОБІТНОЇ ПЛАТИ ВАРТІСНИМ МЕТОДОМ

У статті запропоновано новий підхід до розрахунку показника «продуктивність праці» у взаємозалежності від заробітної плати вартісним методом та обґрунтовано його доцільність. Автором проаналізовано діючий на залізницях натуральний метод розрахунку продуктивності праці та зазначено його недоліки. Існуюча відокремленість показників обсягів робіт по галузевих господарствах та між виробничими групами працюючих в господарствах, умовність віднесення їх до перевезень, не дозволяє побачити і врахувати загальні трудовитрати, необхідні або фактично понесені, щоб досягти певного кінцевого результату при забезпеченні процесу перевезень в галузі, на залізниці або на залізничному транспорті в цілому. Аналіз показників середньомісячної заробітної плати та продуктивності праці при визначенні її в натуральному і вартісному виразі за період 2007 – 2013 рр. дозволяє зробити висновок, що продуктивність праці доцільно визначати у вартісному виразі як доход від основної діяльності одного працівника. При визначенні продуктивності праці залежно від доходів основної діяльності залізниць України і фактичної середньооблікової кількості працюючих в основній діяльності можливе зростання продуктивності праці за той же період майже удвічі, тобто зростання середньомісячної заробітної плати одного працюючого в основній діяльності відповідатиме зростанню продуктивності праці.

Ключові слова: продуктивність праці, заробітна плата, вартісний метод, залізничний транспорт.

Алина Стукало, к. э. н.

(старший преподаватель кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство», Государственный экономико-технологический университет транспорта

МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАСЧЕТА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА ВО ВЗАИМОЗАВИСИМОСТИ ОТ СРЕДНЕЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ СТОИМОСТНЫМ МЕТОДОМ

В статье предложен новый подход к расчету показателя «производительность труда» во взаимозависимости от заработной платы стоимостным методом и обоснована его целесообразность. Автором проанализирован действующий на железных дорогах натуральный метод расчета производитель-

© Стукало А. В., 2014

ности труда и указаны его недостатки. Существующая обособленность показателей объемов работ по отраслевым хозяйствам и между производственными группами работающих в хозяйствах, условность отнесения их к перевозкам не позволяет увидеть и учесть общие трудовые затраты, необходимые или фактически понесенные, чтобы достичь определенного конечного результата при обеспечении процесса перевозок в области, на железной дороге или на железнодорожном транспорте в целом. Анализ среднемесячной заработной платы и производительности труда при определении ее в натуральном и стоимостном выражении за период 2007 – 2013 гг. позволяет сделать вывод, что производительность труда целесообразно определять в стоимостном выражении как доход от основной деятельности одного работника. При определении производительности труда в зависимости от доходов основной деятельности железных дорог Украины и фактической среднесписочной численности работающих в основной деятельности возможен рост производительности труда за тот же период почти вдвое, то есть рост среднемесячной заработной платы одного работающего в основной деятельности будет отвечать росту производительности труда.

Ключевые слова: производительность труда, заработная плата, стоимостный метод, железнодорожный транспорт.

Alina Stukalo, Ph.D.

*(senior lecturer of «Cars and car facilities» Chair,
State Economy and Technology University of Transport)*

METHODICAL BASES FOR LABOUR PRODUCTIVITY CALCULATION DEPENDENTLY OF AVERAGE WAGES BY THE COST METHOD

This paper proposes a new approach to the calculation of the «productivity» of interdependence wage costly method and proves its feasibility. The author analyzes the acting on railways natural method for labour productivity calculating and notes its shortcomings. The current disunity of the work amount indicators on industrial sectors and between production teams working there conventionality in referring them to transport, doesn't allow to determine and consider the general labour expenses required or actually spent to reach a final result in the industrial sector, on the railway or in rail transport in general. The author analyzes average wages and productivity in determining its in-kind and value terms over the period 2007 – 2013, which suggests that productivity is expedient to define in terms of value as income from operations per employee. Determining the labour productivity dependently on the income of the main railways of Ukraine and on the average number of employees the productivity growth doubling over the same period is quite possible, i.e. the increase of the average wage per employee in primary activity will correspond the labour productivity growth.

Keywords: productivity, wages, the cost method, railway transport.

Постановка проблеми. Продуктивність праці – один з основних показників, який дає можливість аналізувати й оцінювати ефективність використання трудових ресурсів залізниць, галузевих управлінь та їх структурних підрозділів у процесі забезпечення перевезень і надання послуг з метою досягнення необхідного кінцево-

го економічного результату [1]. Тому в умовах становлення і подальшого розвитку ринкових відносин у державі та розпочатого процесу реформування залізничного транспорту набуває особливого значення завдання вдосконалення системи розрахунків продуктивності праці із застосуванням як натуральних, так і вартісних показників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням продуктивності праці та управління персоналом приділяли увагу багато вчених. Так, Ад. Сміт у своїх працях досліджував причини розвитку продуктивності праці та її розподілу між різними класами людей [2]. Також питанням продуктивності праці приділяв увагу А. Маршалл, який дійшов висновку, що саме природні чинники, такі як клімат, поклади корисних копалин, ґрунти тощо впливають на зростання продуктивності праці за рахунок стимулювання працездатності людини [2]. Варто також відмітити роботи американського інженера Ф. Тейлора, який стверджував, що праця – це індивідуальна діяльність, тому вплив трудового колективу зменшує продуктивність його праці. Дослідження проблем управління працею знайшли також відображення у роботах Г. Ганга, який першим розробив систему оплати дострокового якісного виконання виробничих завдань, завдяки чому продуктивність праці значно підвищилась.

Серед російських учених початку ХХ ст. найбільший внесок у розробку проблем продуктивності праці зробив С. Г. Струмилін. Він у своїх роботах досліджував співвідношення між зростанням продуктивності праці і зниженням собівартості виробленої продукції. Загалом, в СРСР продуктивність праці вважалась основним чинником в управлінні людськими ресурсами. Такі радянські вчені, як В. А. Ядовий, Г. М. Зараковський, В. К. Тарасов, Є. А. Климов, Б. А. Смирнов, Б. А. Леонов та інші зробили значний внесок у цьому напрямку дослідження.

Теоретичні, методичні та прикладні аспекти актуальних проблем економіки праці, управління трудовими ресурсами та продуктивності праці дістали значного розвитку в роботах українських учених В. Ф. Андрієнка, С. І. Бандура, Л. К. Безчасного, Д. П. Богині, І. К. Бондар, О. А. Бугуцького, Л. І. Ворогіної, В. М. Данюка, Г. А. Дмитренка, М. І. Долішнього, С. М. Злупка, Є. П. Качана, М. М. Кім, А. М. Колота, Л. В. Кривенко, І. Д. Крижка, В. Д. Лагутіна, Е. М. Лібанової, І. І. Лукінова, Н. Д. Лук'яненко, Ю. В. Ніколенка, В. М. Новікова, О. Ф. Новікової, В. В. Онікієнка, Н. О. Павловської, Ю. І. Палкіна, І. Л. Петрової, С. І. Пірожкова, М. Д. Прокопенка, В. А. Савченка, М. А. Сіроштана, О. А. Турецького, О. М. Уманського, О. А. Устенка, Д. М. Черваньова, М. Г. Чумаченка, А. А. Чухна, Л. С. Шевченко та ін.

Метою даної статті є обґрунтування нового підходу до зміни порядку розрахунку продуктивності праці на залізничному транспорті у взаємозалежності від середньої заробітної плати.

Виклад основного матеріалу дослідження. Всебічна і об'єктивна оцінка рівнів продуктивності праці та заробітної плати є важливим завданням і засобом для виявлення можливих резервів зростання продуктивності праці, для збільшення обсягів доходу та підвищення ефективності використання як трудових ресурсів, так і фінансово-економічної діяльності в цілому на залізничному транспорті України.

Методи обчислення продуктивності праці на залізничному транспорті залежать від способу визначення обсягів виробленої продукції (надання послуг) або корисної роботи. Таких методів існує три: натуральний, трудовий і вартісний.

Сутність натурального методу полягає в тому, що обсяги продукції або робіт, а також продуктивність праці обчислюються в натуральних одиницях, яких може

бути кілька найменувань. Цей метод може широко застосовуватися для визначення продуктивності праці на окремих робочих місцях, у бригадах, дільницях, де виробляється однорідна продукція або де виконується однорідна робота.

Трудовий метод використовується також на робочих місцях, у бригадах або в окремих дільницях і цехах, де обсяги продукції чи робіт обчислюються в науково обґрунтованих нормо-годинах, які тривалий час можуть залишатися незмінними. Хоча це досить точний метод, але він має обмежене застосування, оскільки тривала незмінність нормативів суперечить необхідності перегляду їх в міру потреби в організаційно-технічних заходах удосконалення виробництва.

Вартісний метод базується на застосуванні вартісних показників обсягів готової продукції, виконаних робіт, наданих послуг у грошовому вимірі.

На залізницях України використовується натуральний метод обчислення продуктивності праці. Основним показником для визначення продуктивності праці згідно з діючою методикою прийнято «Обсяги приведеної продукції для розрахунку продуктивності праці», який визначається як сума обсягів вантажних перевезень у тарифних тонно-кілометрах, вантажообігу порожніх приватних та орендованих вагонів у тарифних тонно-кілометрах та подвоєного пасажирообігу [1].

Проведене дослідження за період 2007 – 2013 рр. [1, 3] виконання обсягів перевезень, робіт, середньооблікової кількості працюючих, середньомісячної заробітної плати, продуктивності праці та порядку визначення її згідно з діючою на залізничному транспорті методикою, а також взаємозалежності між ними дає можливість зробити певні узагальнюючі висновки відносно доцільності діючого порядку.

Діючі методи передбачають встановлення як для залізниць, так і для кожного галузевого господарства окремого показника для виміру виконаних робіт, який є основою для визначення продуктивності праці і по суті є натуральним.

По залізницях для визначення продуктивності праці прийнято показник «Обсяги перевезень в приведених тонно-кілометрах». Цей показник досить показовий і точно піддається обчисленню на основі діючих статистичних форм звітності, проте має недоліки, що полягають в неможливості його застосування при наявності виробництва різноманітної продукції, різноманітності послуг та при розрахунках враховує тільки кількість працівників, що віднесені на перевезення.

Прийняті для окремих галузевих господарств показники обсягів для визначення продуктивності праці по суті є натуральними, до забезпечення виконання яких причетне звужене коло працівників.

Дійсно, такі показники, як приведені вагони, що прослідували через ПТО, навантажені чи вивантажені вагони, технічні одиниці пристроїв, устаткування або об'єктів – це натуральні або фізично існуючі діючі об'єкти. Обсяги робіт, що визначаються шляхом обчислювальних операцій: локомотиво-кілометри, пасажиро-кілометри, вагоно-кілометри по суті також є натуральними показниками роботи, створюваної у часі та просторі із застосуванням реально діючих фізичних об'єктів (локомотиви, вагони, кілометри протяжності колії) або суб'єктів перевізного процесу – фізичних осіб (пасажирів).

Це не дозволяє зіставляти, порівнювати дійсні трудовитрати окремих виробничих груп працюючих, а відтак і реальний внесок їхньої праці в загальний результат роботи будь-якого підрозділу чи окремої галузі господарства залізниці.

До того ж при обчисленні продуктивності праці із врахуванням тільки контингенту працюючих, зайнятих в перевезеннях, не враховується решта персоналу основної діяльності, чисельність якого становить, як зазначалося вище, більше 16 %

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

від загальної чисельності. Може складатися враження, що трудова діяльність цієї групи працюючих особливо не впливає на досягнення потрібного кінцевого результату того чи іншого підрозділу або галузі. Але це не так, безумовно працю даної групи працюючих слід вважати потрібною, вона доповнює або якоюсь мірою впливає на процес забезпечення перевезень, створюючи необхідні інфраструктурні умови тощо.

Існуюча відокремленість показників обсягів робіт по галузевих господарствах та між виробничими групами працюючих в господарствах, умовність віднесення їх до перевезень, не дозволяє побачити і врахувати загальні трудовитрати, необхідні або фактично понесені, щоб досягти певного кінцевого результату при забезпеченні процесу перевезень в галузі, на залізниці або на залізничному транспорті в цілому. Можна зазначити, що натуральний метод обчислення продуктивності праці на залізницях стримує можливості використання її як інструменту пошуку резервів та напрямів підвищення ефективності виробництва. Різниця між загальною середньообліковою кількістю працюючих в основній діяльності і кількістю працівників, які віднесені на перевезення, досить суттєва і за 2013 р. наведена в табл. 1.

Таблиця 1. Різниця між середньообліковою кількістю працюючих в основній діяльності і кількістю працівників, які зайняті в перевезеннях за 2013 рік
[за даними Укрзалізниці]

Залізниця, основні галузеві господарства	Середньо-облікова кількість працівників основної діяльності (осіб)	Середньо-облікова кількість працівників, які віднесені на перевезення (осіб)	Питома вага перевезень в основній діяльності (%)	Різниця між середньообліковою кількістю працюючих в основній діяльності і в перевезеннях	
				+,- осіб	%
Всього по залізницях, в т.ч.	316 000	264 700	83,7	51 300	16,2%
Донецька	58 400	48 400	83,1	10 000	17,1%
Придніпровська	56 200	46 500	82,7	9 700	17,3%
Південна	43 800	36 000	82,6	7 800	17,8%
Південно-Західна	59 100	48 700	82,5	10 400	17,6%
Одеська	47 500	40 400	85,6	7 100	14,9%
Львівська	51 000	44 100	86,2	6 900	13,5%
з них по основних галузевих господарствах:					
локомотивне	45 373	42 894	96,6	2 479	5,5%
вагонне	24 668	15 367	66,3	9 301	37,7%
перевезень	30 664	30 661	100,0	3	0,0%
пасажирське	47 638	38 570	80,8	9 068	19,0%

Як видно з наведеної вище таблиці, 51 300 працюючих в основній діяльності, що становить 16,2 % від загальної кількості працюючих, у 2013 р. не враховувались у розрахунках продуктивності праці.

Таким чином, частка їхньої фактичної праці, яка є реальністю, що теж присутня в кінцевому підсумку роботи галузевого господарства, не враховується в показнику продуктивності праці. Це фактично призводить до викривлення існуючого стану з

використання трудових ресурсів і пов'язаних з ним фінансово-економічних показників залізниць, галузевих господарств або окремих підрозділів.

Незважаючи на щорічне скорочення кількості працюючих як основної діяльності, так і в перевезеннях, продуктивність праці за 2007 – 2013 рр. зростала повільними темпами або, навіть, знижувалась [1]. Так, у 2013 р. порівняно з 2007 р. продуктивність праці по чотирьох залізницях знизилася: Південній – на 13,2 %, Донецькій – на 0,5 %, Придніпровській – на 28,1 % та Львівській – на 3,8 %. Дві залізниці підвищили рівень продуктивності праці до 2007 р.: Південно-Західна – на 2,2 % та Одеська – на 22 %. Аналогічна ситуація склалася і по основних галузевих господарствах залізниць [3].

Суттєво вплинуло на рівень продуктивності праці скорочення обсягів для визначення продуктивності праці в кризові 2008 – 2009 рр. З урахуванням значного відставання розмірів середньомісячної заробітної плати на залізничному транспорті від її рівня в інших провідних галузях економіки країни, керівництвом Державної адміністрації залізничного транспорту України і за згодою з Радою профспілки залізничників і транспортних будівельників України були прийняті рішення щодо поступового підвищення її в наступні роки, з метою стабільності і безперебійності діяльності залізниць, як однієї з провідних галузей в державі. Зростання середньомісячної заробітної плати по залізницях України за 2013 р. порівняно з 2007 р. становить: Донецька – 153,0 %, Придніпровська – 156,7 %, Південна – 153,2 %, Південно-Західна – 151,1 %, Одеська – 159,0 %, Львівська – 151,4 %, в цілому по залізницях – 154,0 % [1]. Аналогічна ситуація склалася і по основних галузевих господарствах залізниць [3].

При порівнянні показників середньомісячної заробітної плати і продуктивності праці за 2007 – 2013 рр. можна зробити висновок, що при досить незначному зростанні продуктивності праці середньомісячна заробітна плата підвищена в цілому по залізницях більше ніж удвічі.

У сучасній ринковій економіці значення натуральних показників помітно зменшується, оскільки домінуючу роль у всіх аспектах економічного життя відіграють вартісні показники, тобто такі, в яких обсяг продукції вимірюється грошовими одиницями та враховується весь контингент працюючих. Як показує досвід, підвищення ефективності використання трудових ресурсів в економіці багатьох країн світу, як найбільш доцільна і результативна система виміру вказаної ефективності, прийнята методика вартісного (грошового) обчислення продуктивності праці.

При цьому замість обсягів виконуваних робіт в натуральних вимірах пропонується обчислення їх в грошових одиницях у вигляді доходу залізниці або галузевого господарства залізниць. Застосування методики визначення результативності виробничої і фінансово-економічної діяльності в грошовому виразі стане можливим з введенням в дію Номенклатури доходів залізничного транспорту України.

У зв'язку з тим, що дохід залізниць чи окремого галузевого господарства або його підрозділів представляє собою загальний підсумок (результат) їхньої діяльності, стає можливим прийняти цей визначальний і найбільш комплексний показник її ефективності також і для оцінки ефективності використання робочої сили, як трудового внеску кожного працівника в загальний підсумок роботи того чи іншого трудового колективу.

Такий трудовий внесок працюючого і визначається як середня продуктивність його праці, але у грошовому виразі, яка обчислюється діленням доходу господарства або окремого підрозділу за той чи інший період часу на відповідну середньооблікову кількість працюючих. В такому разі продуктивність праці відображає або

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

враховує трудову участь працівників, зайнятих не тільки на перевезеннях, а всієї загальної їх кількості.

Це більш справедливо і усуває викривлення в оцінках трудової участі працюючих і більш об'єктивно відповідає існуючому положенню. На доказ запропонованого підходу до зміни порядку розрахунку продуктивності праці в табл. 2 наведені дані щодо її визначення у вартісному (грошовому) виразі – через доходи від основних видів діяльності залізниць і відповідної середньооблікової кількості працюючих в основній діяльності залізниць України.

За період 2007 – 2013 рр. при зниженні обсягів перевезень для визначення продуктивності праці доходи основної діяльності залізниць стабільно зростали і за 2013 р. вони збільшились порівняно з 2007 р. майже удвічі.

Таблиця 2. Порівняння взаємозв'язку середньомісячної заробітної плати та продуктивності праці при визначенні її в натуральному і вартісному виразі за період 2007 – 2013 рр.

Роки / показник	2007	2011	2011 р до 2007 р. %	2012	2012 р. до 2007 р. %	2013	2013 р. до 2007 р., %
1	2	3	4	5	6	7	8
Обсяги перевезень для визначення продуктивності праці (млн. привезених т-км)	389074	377728	97,1	377 108	96,9	357 486	91,9
Середньооблікова кількість працюючих в перевезеннях (осіб)	295162	284 863	96,5	277 839	94,1	264 700	89,7
Продуктивність праці 1 працюючого в перевезеннях (тис. прив. т-км/1 особу)	1318,2	1 326,00	100,6	1357,3	103	1350,5	102,5
Середня заробітна плата 1 працюючого (грн)	1845,4	3 286,00	178,1	3759,2	203,7	3971,8	215,2
Доходи від основних видів діяльності (тис. грн)	24701	47043,4	190,5%	47 056,1	190,5%	46 186,1	187,0
Середньооблікова кількість працюючих в основній діяльності (осіб)	361238	339 289	93,9	331 801	91,9	316 000	87,5
Продуктивність праці 1 працюючого в основній діяльності (тис. грн./1 особу)	68,4	138,7	202,8%	141,8	207,4%	146,2	213,7
Різниця між середньообліковою кількістю працюючих в основній діяльності і в перевезеннях (осіб)	66076	54 426		53962		51300	
Їх відсоток у середньообліковій кількості працюючих в основній діяльності (%)	18,3%	16,0%		16,3%		16,2%	

При визначенні продуктивності праці залежно від доходів основної діяльності залізниць України і фактичної середньооблікової кількості працюючих в основній діяльності можливе зростання продуктивності праці за той же період майже удвічі, тобто зростання середньомісячної заробітної плати одного працюючого в основній діяльності відповідає зростанню продуктивності праці.

Висновки та пропозиції. Всебічна й об'єктивна оцінка рівня продуктивності праці та заробітної плати є важливим завданням для виявлення можливих резервів зростання продуктивності праці, для підвищення ефективності використання трудових ресурсів, доходів. З цією метою продуктивність праці доцільно визначати у вартісному виразі як дохід від основної діяльності одного працівника основної діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Стукало А. В.* Продуктивність праці як основа розвитку економіки залізничного транспорту [Текст] / А. В. Стукало // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 28. – К.: ДЕДУТ, 2014. – С. 111–117.
2. *Кириленко В. В.* Історія економічних вчень [Електронний ресурс] / В. В. Кириленко, О. М. Стрішенець, М. М. Фаріон та ін., 2007. Режим доступу : <http://textbooks.net.ua/content/category/13/13/19/>
3. *Стукало А. В.* Розрахунок показника «продуктивність праці» у взаємозалежності від середньої заробітної плати у галузевих господарствах залізниць України [Електронний ресурс] / А. В. Стукало // Ефективна економіка. – 2014. – № 11. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3552>

REFERENCES

1. *Stukalo A. V.* Produktivnist' pratsi yak osnova rozvytku ekonomiky zaliznychnoho transportu [Productivity as a basis for the economic development of rail transport] / A. V. Stukalo // *Zbirnyk naukovykh prats' Derzhavnoho ekonomiko-tekhnologichnoho universytetu transportu: Seriya «Ekonomika i upravlinnia»*. – Vyp. 28. – K.: DETUT, 2014. – S. 111–117.
2. *Kyrylenko V. V.* *Istoriia ekonomichnykh vchen'* [History of Economic Thought] / V. V. Kyrylenko, O. M. Strishenets', M. M. Farion ta in., 2007. Rezhym dostupu : <http://textbooks.net.ua/content/category/13/13/19/>
3. *Stukalo A. V.* Rozrakhunok pokaznyka «produktivnist' pratsi» u vzaiemozalezhnosti vid seredn'oi zarobitnoi platy u haluzevykh gospodarstvakh zaliznyts' Ukrainy [Calculation of the «productivity» in the interdependence of the average wage in the sector of the railroad Ukraine] / A. V. Stukalo // *Efektivna ekonomika*. – 2014. – № 11. Rezhym dostupu: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3552>

УДК 338.47 (045)

Ігор Василенко
(здобувач кафедри організації авіаційних перевезень,
Національний авіаційний університет)

УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ДОСТАВКИ СПЕЦІАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ ЕКСПЕДИТОРОМ В УМОВАХ РИЗИКУ

Досліджено типи і джерела виникнення ризиків у процесі доставки спеціальних вантажів транспортно-експедиторською компанією і зроблено висновок, що наявність корозійних властивостей або схильності до псування під впливом агресивних властивостей за окремими категоріями вантажів призведе до виникнення транспортних ризиків. Було встановлено, що перевезення біопродуктів, які мають як швидкопсувні, так і небезпечні властивості, потребують детального дослідження процесу виникнення транспортних ризиків, джерел і причин їх виникнення, а також застосування методів управління ризиками. Акцентовано увагу на тому, що оцінка ефективності діяльності експедитора змінилася одночасно із зміною його ролі в ланцюжку поставок від простого посередника до логістичного оператора. Розроблено схеми комплексу обслуговування перевезень вантажів в автомобільно-авіаційному сполученні, джерел виникнення ризиків при доставці спеціальних вантажів та управління діяльністю експедитора в умовах ризику. Необхідно провести трансформацію підходів до управління та комплексної оцінки ефективності за допомогою набору параметрів для забезпечення ефективності діяльності експедитора. На різних рівнях ланцюжка поставок можуть проявитися певні види ризиків. Системний ризик ланцюжка поставок характеризує одночасна поява декількох видів ризиків і визначається через імовірність умовного типу. Встановлено, що ризик-менеджмент, управління витратами, тарифами і ціною доставки є важливими аспектами в управлінні ефективністю доставки категорії спеціальних вантажів.

Ключові слова: управління, ефективність, спеціальний вантаж, експедитор, ризик.

Игорь Василенко
(соискатель кафедры организации авиационных перевозок, Национальный авиационный университет)

УПРАВЛЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ ДОСТАВКИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ГРУЗОВ ЭКСПЕДИТОРОМ В УСЛОВИЯХ РИСКА

Исследованы типы и источники возникновения рисков в процессе доставки специальных грузов транспортно-экспедиторской компанией и сделан вывод, что

© Василенко І. В., 2014

наличие коррозионных свойств или склонности к порче под воздействием агрессивных свойств по отдельным категориям грузов неизбежно приведет к возникновению транспортных рисков. Было установлено, что перевозка биопродуктов, которые имеют как скоропортящиеся, так и опасные свойства требуют детального исследования процесса возникновения транспортных рисков, источников и причин их возникновения, а также применение методов управления рисками. Акцентируется внимание на том, что оценка эффективности деятельности экспедитора изменилась одновременно с изменением его роли в цепочке поставок от простого посредника к логистическому оператору. Разработаны схемы комплекса обслуживания перевозок грузов в автомобильно-авиационном сообщении, источников возникновения рисков при доставке специальных грузов и управления деятельностью экспедитора в условиях риска. Необходимо провести трансформацию подходов к управлению и комплексной оценке эффективности с помощью набора параметров для обеспечения эффективности деятельности экспедитора. На разных уровнях цепочки поставок могут проявиться определенные виды рисков. Системный риск цепочки поставок характеризует одновременное появление нескольких видов рисков и определяется через вероятность условного типа. Установлено, что риск-менеджмент, управление затратами, тарифами и ценой доставки являются наиболее важными аспектами в управлении эффективностью доставки категорий специальных грузов.

Ключевые слова: управление, эффективность, специальный груз, экспедитор, риск.

*Ihor Vasylenko,
(applicant for Ph.D. degree of the Air Transportation Management Department,
National Aviation University)*

EFFICIENCY MANAGEMENT IN SPECIAL CARGO DELIVERY BY A FORWARDER UNDER RISK

The types and sources of risks occurrence in the process of special cargo delivery by a freight forwarding company have been studied and it is concluded that the presence of corrosive properties or ability to deteriorate under the influence of corrosive properties by special categories of cargoes inevitably would lead to the occurrence of transport risks. It has been established that transportation of bioproducts that have both perishable and hazardous properties would require a detailed study of the emergence of transport risks, sources and causes of their occurrence, as well as application of risk management methods. It is emphasized that effectiveness assessment of freight forwarder activities have changed simultaneously with the change of its role in the supply chain from the simple mediator to the logistics operator. The schemes of complex cargo transportation handling in automobile and aircraft traffic, sources of risk emergence in the delivery of special cargoes, and management of the freight forwarder activities under risk have been developed. It is necessary to carry out transformation of management approaches and integrated assessment of the effectiveness through a set of parameters to ensure the effectiveness of freight forwarder activities. At different levels of the supply chain certain types of risks may appear. Systemic risk of the supply

chain characterizes the simultaneous occurrence of several types of risks and is determined through the conditional type probability. It has been determined that risk management, cost management, tariff and delivery prices management are the most important issues in the efficiency management of the delivery of special cargo categories.

Keywords: management, efficiency, special cargo, forwarder, risk.

Постановка проблеми. Організаційним та економічним аспектам обслуговування перевезень окремих категорій спеціальних вантажів за участю авіаційного транспорту приділяється недостатньо уваги і нині відсутній відповідний комплекс засобів, моделей та інструментів удосконалення обслуговування перевезень окремих категорій спеціальних вантажів за участю авіаційного транспорту. При цьому мають бути обов'язково враховані всі види ризиків при обслуговуванні перевезень цих категорій спеціальних вантажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Управління – це складна та багатоаспектна категорія, що має безліч найрізноманітніших формулювань. За основним визначенням запропонованим Л. Лопатніковим [4, с. 369] це сукупність цілеспрямованих дій, за допомогою яких організують діяльність. Під управлінням підприємством розуміють «...сукупність методів і прийомів керівництва колективом людей, усіма ланками підприємства для організації та координації їхньої діяльності в процесі виробництва...» [2, с. 245].

Адаптивні можливості експедитора полягають у здатності пристосовуватися до змін, стабільності, гнучкості та стійкого впливу зовнішнього середовища на основі загального визначення, що пропонують Б. Сміт та Дж. Уендел [8]. Окремі дослідники, зокрема, Б. Уолкер, Т. Елмквіст вважають що адаптивна здатність це не лише здатність до адаптації, але й здатність системи себе підтримувати та реорганізувати [7]. Поняття «ефективність» О. Борисовим у [1] визначено, як результативність процесу, що визначається як відношення ефекту до витрат, тоді як С. Мочерний у [3, с. 419-420] під економічною ефективністю розуміє зниження ресурсомісткості продукції, зростання продуктивності праці та зниження собівартості продукції. Узагальнюючі характеристики ризику, що розглянуті в роботах Н. Розумової та В. Савченко-Бельського [5; 6] можна сказати, що категорії ризику притаманна така властивість як невизначеність.

Мета статті – розробити підходи до організації управління ефективністю доставки спеціальних вантажів експедитором в умовах ризику на основі ризик-менеджменту.

Викладення основного матеріалу дослідження. Ефективність транспортно-експедиторського обслуговування вантажів останнім часом також трансформувалася. Якщо раніше ефективність доставки вимірювалася за принципом «виконано-не виконано», то нині ефективність роботи експедитора оцінюється комплексом показників, оскільки розглядається ефективність ланцюга постачань. Також на ефективність транспортно-експедиторського обслуговування значний вплив здійснює складність управління, необхідність інтелектуальної роботи та врахування ризиків. Домінуючою концепцією є інтеграція ланцюга постачань, тобто забезпечення ефективності транспортно-експедиторського обслуговування вантажів на всіх етапах доставки з комплексним врахуванням таких показників, як своєчасність, вартість, якість, цілісність та безпека доставки. Причому ці показники мають бути взаємопов'язаними та іноді взаємовиключними. Очевидним є те, що забезпечення швидкої доставки вантажів вимагатиме використання більш швидких видів транспорту, наприклад авіаційного, що збільшуватиме вартість доставки. Підвищення якості

доставки також дуже часто призводить до збільшення вартості перевезення. Відбувається зростання частки вантажів, які потребують спеціальних умов перевезення, а також посилюються вимоги до загальносвітової системи транспорту. Перевезення спеціальних вантажів за участю авіаційного транспорту має в даний час велике значення, як для транспортних комплексів країн, так і для світового господарства в цілому. Використовуючи швидкість авіаційного транспорту, транспортно-експедиторські компанії також значно розширили номенклатуру своїх послуг. Схема комплексу обслуговування перевезень вантажів в автомобільно-авіаційному сполученні наведена на рис. 1.

Досліджуючи види та джерела виникнення ризиків у процесі доставки спеціальних вантажів транспортно-експедиторським підприємством можна зробити висновки, що наявність у спеціальних категорій вантажів агресивних властивостей або здатність псуватися під впливом агресивних властивостей неминуче призводить до виникнення транспортних ризиків. При доставці генеральних вантажів властивості вантажу на транспортні ризики не впливають, поява ризиків пов'язана в основному з організацією процесу доставки вантажу, при доставці спеціальних вантажів сам вантаж, завдяки своїм властивостям є джерелом виникнення транспортних ризиків на всіх етапах перевізного процесу.

За результатами проведеного аналізу автором запропоновано схему джерел виникнення ризиків при доставці спеціальних вантажів, рис. 2. Виникнення ризикових ситуацій при перевезенні спеціальних вантажів також призводить до гірших наслідків, більш великих збитків, ніж при перевезенні генеральних вантажів. Перевезення біопродуктів, які мають одночасно швидкопсувні та небезпечні властивості, потребує детального вивчення виникнення транспортних ризиків, джерел та причин їх виникнення і методів управління ризиками.

Наявність у ланцюгу постачань достатньо великої кількості виконавців окремих транспортних та обслуговуючих операції значно ускладнює процес управління доставкою вантажу та призводить до зростання ризиків, які пов'язані як із зовнішнім та й із внутрішнім середовищем. Вплив зовнішнього середовища проявляється в змінах національного та міжнародного законодавства, наявності різних перевізників і варіантів доставки, коливання цін на транспортні послуги та послуги з обслуговування вантажів. Можливості експедитора з управління зовнішніми факторами є обмеженими, оскільки вимоги національного та міжнародного законодавства при перевезенні вантажів є обов'язковими для виконання.

Факторами внутрішнього середовища, що впливають на ефективність діяльності експедитора, є: властивості вантажів, коливання попиту, методи забезпечення цілісності вантажів та їх транспортабельного стану, розмір партій вантажу та параметри вантажних одиниць, а також термін доставки вантажу. Можливості експедитора з управління дією внутрішніх факторів є значними, оскільки в сучасних умовах діяльності експедитор організує ланцюг постачань та має можливість змінити його окремі характеристики.

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

Комплекс обслуговування перевезень спеціальних вантажів в автомобільно-авіаційному сполученні	
Підготовка вантажу до перевезення	Класифікація та ідентифікація вантажу Вибір тари й пакування, холодоагентів та інших засобів забезпечення транспортабельного стану вантажу Маркування вантажу Формування вантажних одиниць та партій поставок
Перевезення	Перевезення автомобільним транспортом Перевезення авіаційним транспортом
Навантажувально-розвантажувальні операції	Навантажувально-розвантажувальні операції в пунктах забору вантажу Навантажувально-розвантажувальні операції в пунктах консолідації та розконсолідації Навантажувально-розвантажувальні операції при завантаженні транспортних засобів
Тимчасове зберігання вантажів	Тимчасове зберігання вантажів в пунктах забору вантажу Тимчасове зберігання вантажів в пунктах консолідації та розконсолідації
Формальності	Отримання дозволів на перевезення вантажу Митні, санітарно-карантинні та інші формальності
Експедиторські операції	Охорона та супровід Обслуговування вантажу в процесі доставки. Заміна холодоагентів Контроль стану вантажу Формування партій відправок авіаційним транспортом Приймання-здача вантажу перевізнику
Організаційно-правові операції	Планування маршруту, вибір транспортного засобу та перевізника Планування обсягів перевезень та партій відправок Укладання договорів на перевезення Бронювання тоннажу Оформлення перевізних та товаросупровідних документів Претензійна робота
Економічні операції	Розрахунок витрат на перевезення Взаєморозрахунки за перевезення та транспортно-експедиторські послуги Фінансові розрахунки за претензіями
Надання інших послуг	Консультаційні, аналітичні та інші послуги на замовлення клієнтури

Рис. 1. Схема комплексу обслуговування перевезень вантажів в автомобільно-авіаційному сполученні

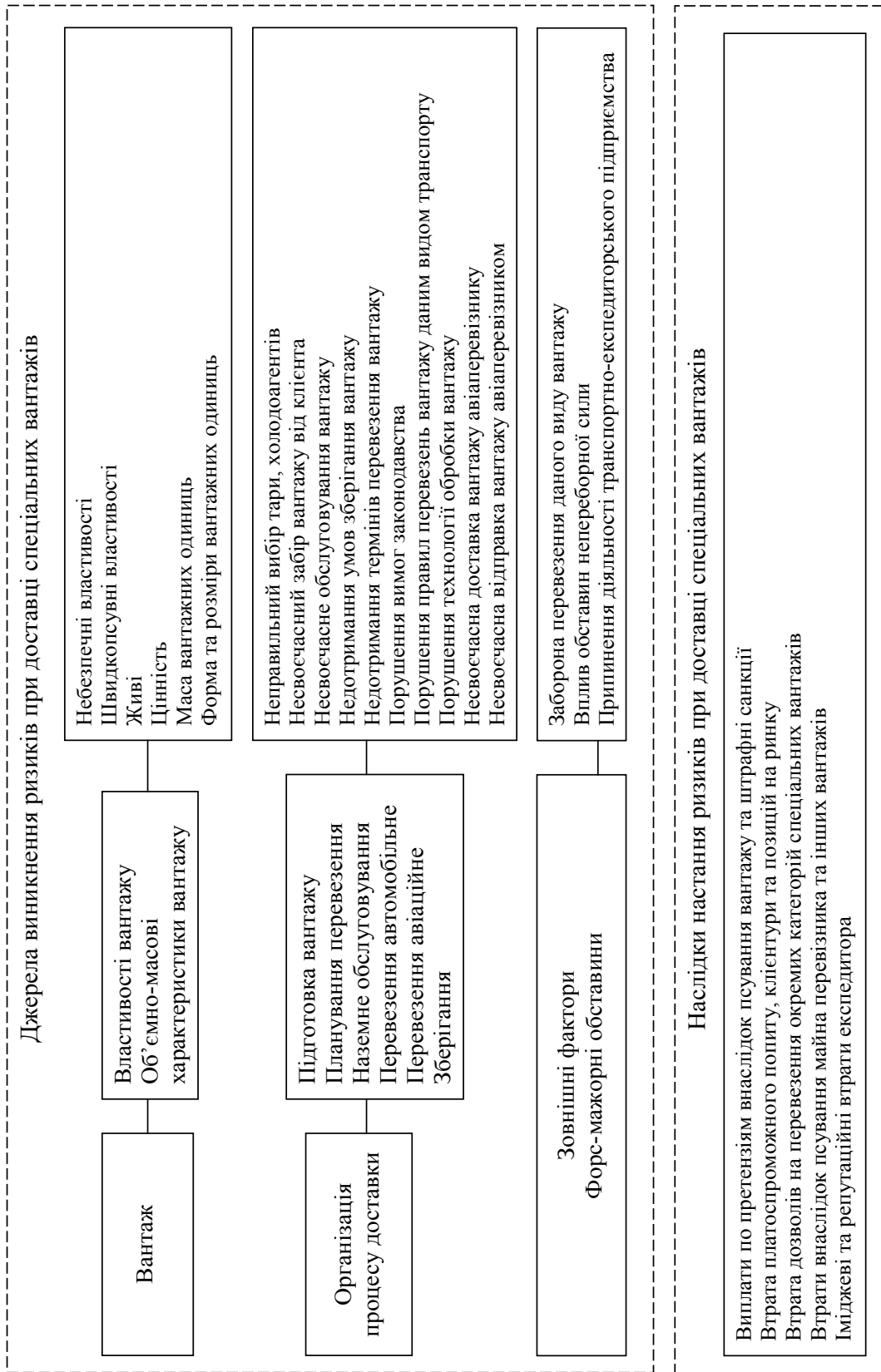


Рис. 2. Схеми джерел виникнення ризиків при доставці спеціальних вантажів

Вибір методів управління ризиком та їх реалізації в значній мірі залежать від специфіки процесів доставки вантажу, виду факторів, чинників і причин, що викликають ризики. Процес управління ризиком включає такі етапи: аналіз ризику, що включає виявлення видів ризиків, їх класифікацію, ідентифікацію, кількісну та якісну оцінку ризиків, прогнозування настання ризикових подій, вибір методів впливу на ризик, які дозволять захистити підприємство від серйозних економічних наслідків, реалізацію прийнятих рішень і розроблених заходів, контроль результатів. Алгоритм управління ризиками представлений на рис. 3.

Кінцевою метою управління ризиком для експедитора є здобуття найбільшого прибутку, але при цьому повинен бути заданий або визначений прийнятний рівень ризику, тобто повинно бути досягнуте оптимальне співвідношення досягнутого прибутку, прийнятного рівня ризику, витрат на реалізацію заходів щодо попередження ризику, можливих втрат від впливу заданого рівня загального ризику.

На різних ланках ланцюгу постачань можуть проявлятися окремі види ризиків. Системний ризик ланцюга постачань характеризує одночасне настання декількох видів ризиків та визначається через умовну ймовірність виду $P(A/B) = P(A) \times P(B)$. Складовими в умовній ймовірності є різні види ризиків, кількість складових залежить від кількості видів ризиків. При виборі превентивних заходів в першу чергу вибирають той вид ризику, якій має найбільший вплив на загальний системний ризик.

Управління діяльністю експедитора в умовах ризику включає такі етапи: етап планування; етап реалізації; етап контролю результатів. Після виконання доставки вантажу спів ставляють фактичні результати з плановими.

Результатом діяльності експедитора є, з одного боку, виконання замовлення клієнта, виконання ланцюга постачань, з іншого – фінансові показники діяльності експедитора. Тому мають бути забезпечені: часові показники доставки вантажу; якісні показники, зокрема цілісність вантажу; економічні показники; безпека.

Фактори, що впливають на необхідність нових управлінських підходів до управління ефективністю діяльності експедитора, наведені на рис. 4. Зі зміною ролі експедитора в ланцюгах постачань від простого посередника до логістичного оператора змінилась оцінка ефективності його діяльності. Організація ланцюгів постачань потребує координації діяльності різних транспортних та обслуговуючих підприємств для обслуговування замовлення та розробки спеціальних рішень, що пов'язані зі специфічними властивостями вантажу та вимогами клієнтури.

Фактори, які змінюють сутність діяльності експедитора в нових умовах:

- відповідальність експедитора за весь ланцюг постачань;
- наявність великої кількості транспортних та обслуговуючих підприємств у ланцюгу постачань;
- мінливі вимоги клієнтури, потреба в індивідуальних рішеннях для кожного клієнта, потреба в гнучкій системі постачань;
- посилення вимог до якості та безпеки ланцюгів постачань;
- розширення видів та номенклатури вантажів, що обслуговуються, зокрема зі специфічними властивостями;
- урахування змін міжнародного, міждержавного, національного та місцевого законодавства;
- необхідність забезпечення ефективності ланцюга постачань.

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

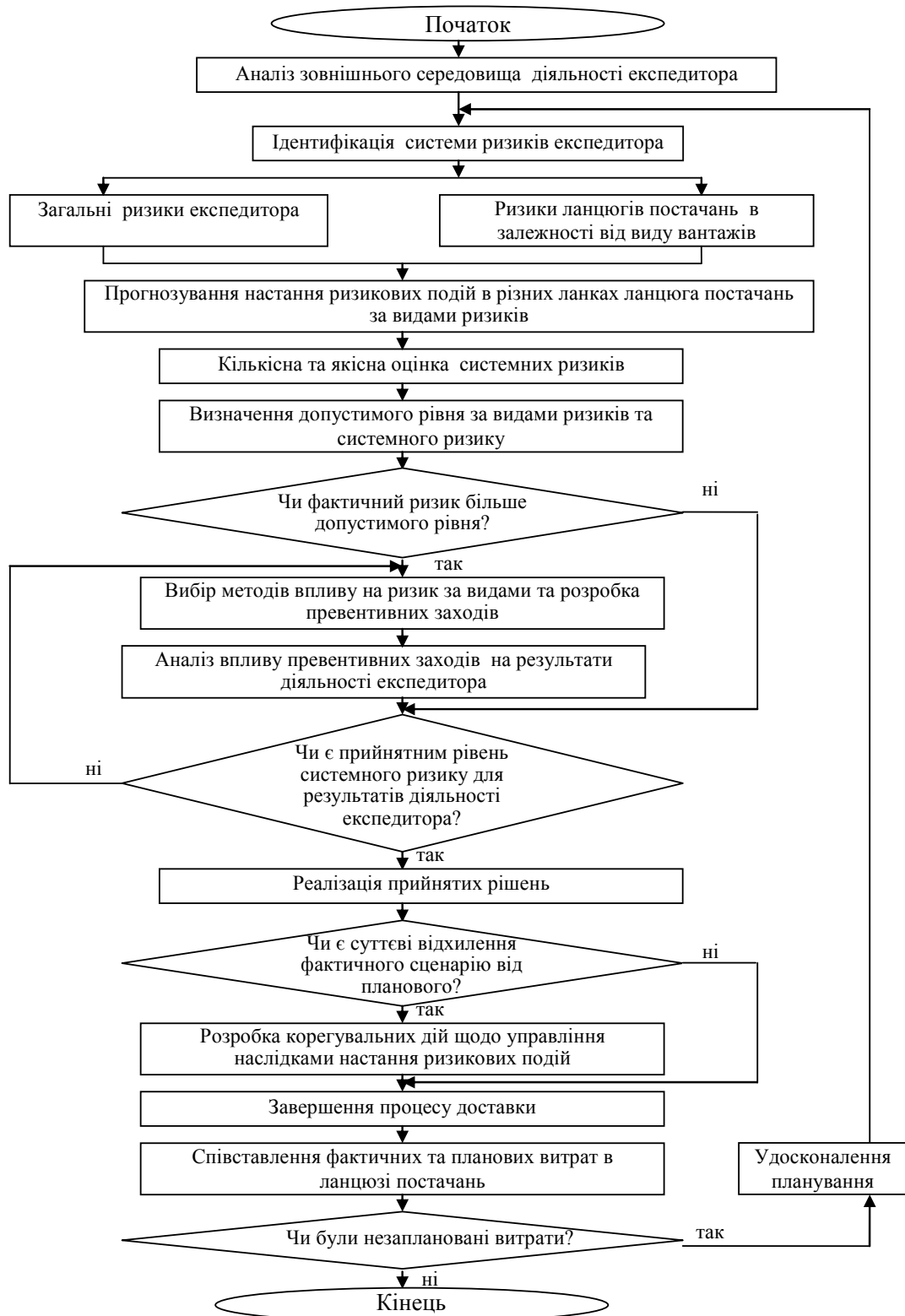


Рис. 3. Алгоритм управління діяльністю експедитора в умовах ризику

Формуючи ланцюг постачань, експедитор узгоджує цілі різних його учасників: клієнти, перевізників та власні. Тому забезпечення ефективності діяльності експедитора є умовою його функціонування на ринку транспортно-експедиторських послуг. Зміна ролі експедитора, урізноманітнення варіантів доставки вантажів, мінливе зовнішнє та внутрішнє середовище, призводять до зростання різних видів ризиків в ланцюгах постачань та значно ускладнюють процес управління ефективністю діяльності експедитора.

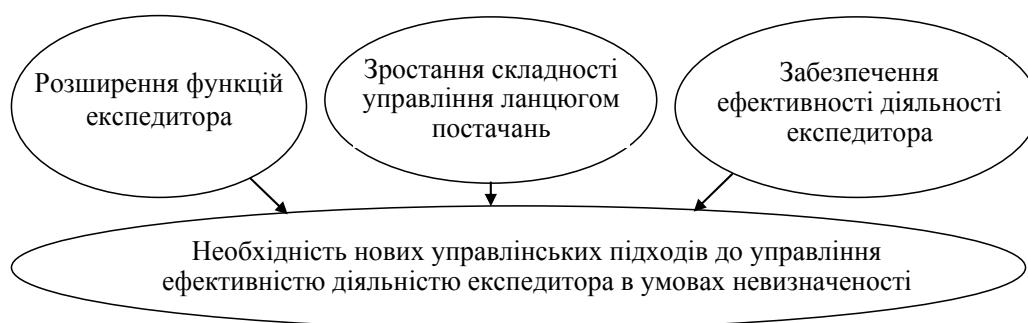


Рис. 4. Фактори, що впливають на необхідність нових управлінських підходів до управління ефективністю діяльності експедитора

В цих умовах забезпечення ефективності діяльності експедитора потребує трансформації управлінських підходів та комплексної оцінки ефективності через сукупність параметрів. При проведенні систематизації існуючих наукових досліджень та практичних розробок щодо вирішення проблеми обслуговування перевезень різних категорій спеціальних вантажів не виявлено дієвих інструментів та механізмів, що забезпечують економічну ефективність транспортно-експедиторського обслуговування перевезень спеціальних вантажів за участю авіатранспорту з урахуванням транспортних ризиків. На рис. 5 представлено схему управління ефективністю доставки спеціальних вантажів експедитором.

Основними складовими цієї схеми є управління ризиками, управління витратами та управління тарифами та цінами на доставку. Складова управління ризиками дає можливість забезпечити прийнятний для експедитора рівень ризику з урахуванням особливостей доставки спеціальних вантажів. Управління транспортABELним станом вантажу дає можливість впливу на одне з основних джерел виникнення ризиків при перевезенні спеціальних вантажів. Управління швидкістю доставки дозволяє скоротити час доставки вантажу та за рахунок цього знизити ймовірність виникнення ризиків у часі. Управління безпекою ланцюгу доставки забезпечує дотримання міжнародних та національних законів та правил з перевезення спеціальних категорій вантажу, та є необхідною складовою процесу доставки будь-якого спеціального вантажу.

Складова управління витратами включає витрати на підготовку спеціального вантажу до перевезення, витрати на його перевезення різними видами транспорту, обслуговування та зберігання вантажу. Різні компоненти витрат при перевезенні спеціальних вантажів збільшуються, на відміну від генеральних. Гнучко реагуючи на зміну попиту та пропозиції на ринку доставки спеціальних вантажів, експедитор може управляти витратами на доставку та забезпечити економію по окремих статтях.

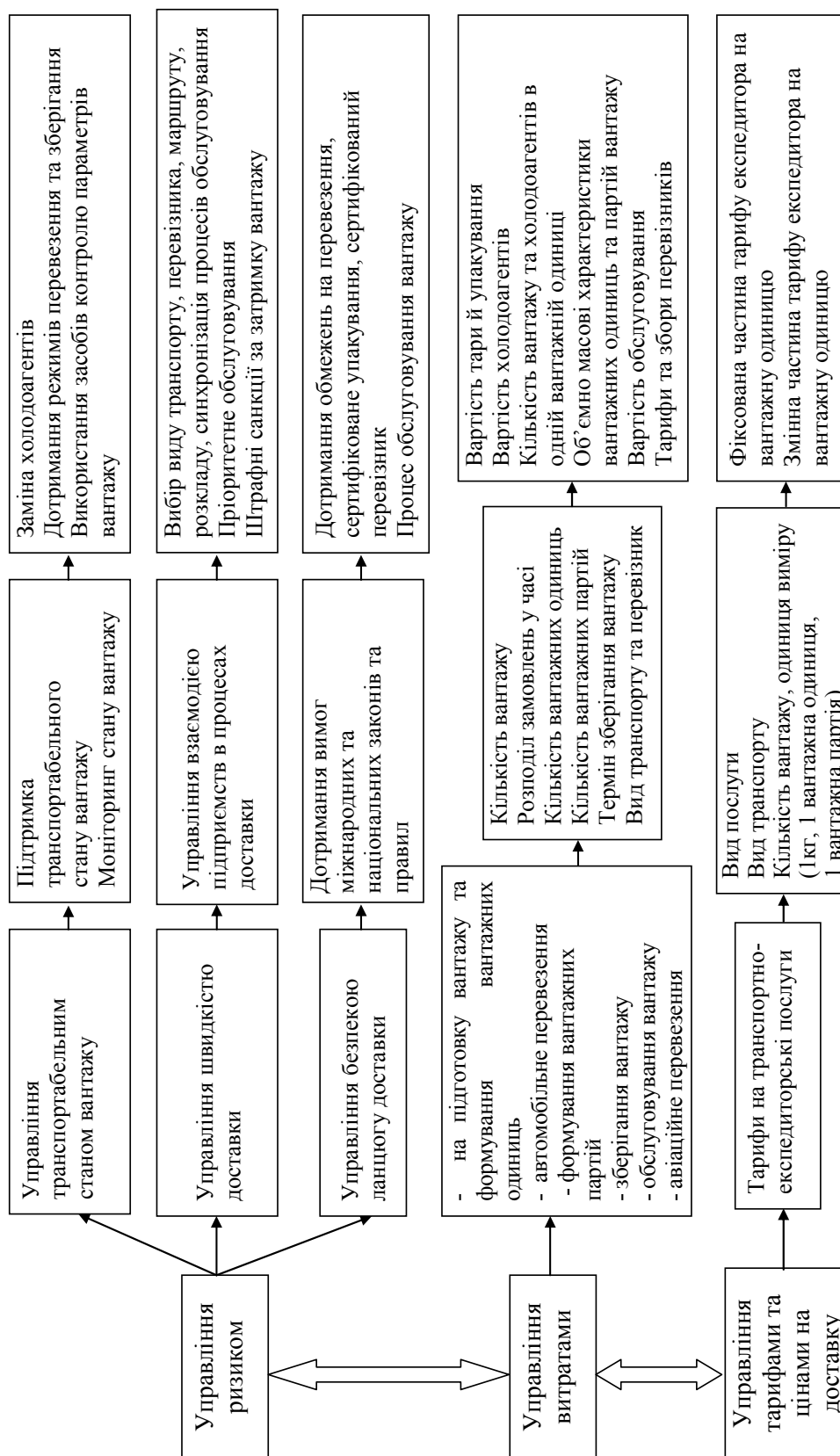


Рис. 5. Схема управління ефективністю доставки спеціальних вантажів експедитором

Складова управління тарифами та цінами на доставку спеціальних вантажів експедитором забезпечує прибутковість діяльності експедитора при організації доставки спеціальних вантажів. Формування тарифів і цін на послуги експедитора має враховувати компенсацію витрат на доставку вантажів, коливання попиту на доставку спеціальних вантажів, конкурентну ситуацію на ринку транспортно-експедиторських послуг. Автором запропоновано виділення фіксованої та змінної частин тарифу експедитора на вантажну одиницю.

Висновки та пропозиції. За рахунок розробки спеціальних рішень щодо доставки спеціальних вантажів можна підвищити ефективність транспортно-експедиторського бізнесу в цілому, конкурентоспроможність вітчизняних експедиторів, зменшити додану вартість товарів і продуктів, які вимагають спеціальних умов перевезення та зберігання.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Борисов, А. Б.* Большой экономический словарь / А. Б. Борисов. – [2-е изд. перераб. и дополн.]. – М.: Книжный мир, 2005. – 860 с.
2. *Гончаров, С. М.* Тлумачний словник економіста / С. М. Гончаров, Н. Б. Кушнір; за ред. проф. С. М. Гончарова. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 264 с.
3. *Економічна енциклопедія: у 3 т.* / [відп. ред. С. В. Мочерний]. – К.: Видавничий центр «Академія», 2000. – 864 с.
4. *Лопатников, Л. И.* Экономико-математический словарь: словарь современной экономической науки / Л. И. Лопатников. – [5-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Дело, 2003. – 520 с.
5. *Разумова, Н. Ф.* Исследование условий возникновения риска ответственности экспедитора при доставке внешнеторговых грузов : по правилам «Инкотермс» : автореф. дис. ... к. э. н. : 08.00.05 / Надежда Федоровна Разумова; ГУУ. – М., 2007. – 24 с.
6. *Савченко-Бельский, В. Ю.* Теория и методология управления экономическими рисками транспортных предприятий : автореф. дис. ... докт. экон. наук : 08.00.05 / Владимир Юрьевич Савченко-Бельский; ГУУ. – М., 2007. – 40 с.
7. *Response diversity, ecosystem change, and resilience* / [B. Walker, T. Elmqvist, C. Folke a.o.] // *Frontiers in Ecology and the Environment*. – 2003. – Vol. 1. – № 9. – P. 488–494.
8. *Smit, B.* Adaptation, adaptive capacity and vulnerability / B. Smit, J. Wandel // *Global Environmental Change*. – 2006. – Vol. 16. – P. 282–292.

REFERENCES

1. Borisov A. B. *Bolshoi ekonomicheskii slovar* [Great economic dictionary]. Moscow, Knizhnyi mir Publ., 2005. 860 p.
2. Honcharov S. M., Kushnir N. B. *Tlumachnyi slovnyk ekonomista* [Explanatory Dictionary of Economist]. Kiev, Tsentri uchbovoi literatury Publ., 2009. 264 p.
3. *Ekonomichna entsyklopediia* [Economic Encyclopedia]. Kiev, Vydavnychiy tsentr «Akademiiia» Publ., 2000. 864 p.
4. Lopatnikov L. I. *Ekonomiko-matematicheskii slovar: slovar sovremennoi ekonomicheskoi nauki* [Economics and mathematics dictionary: dictionary of modern economic science]. Moscow, 2003. 520 p.
5. Razumova N. F. *Issledovanie uslovii vozniknoveniia riska otvetstvennosti ekspeditora pri dostavke vneshnetorhovich hruzov : po pravilam «Inkotermis»*. Avtoreferat Diss. [Study on the conditions of occurrence of the forwarder liability risk in the delivery of foreign trade goods: according to the Incoterms rules. Author's abstract.]. Moscow, 2007. 24 p.
6. Savchenko-Belskii V. Yu. *Teoriia i metodologiiia upravleniia ekonomicheskimi riskami transportnih predpriatii*. Avtoreferat Diss. [Theory and methodology of economic risk management of transport enterprises. Author's abstract.]. Moscow, 2007. 40 p.
7. Walker B., Elmqvist T., Folke C. and others. Response diversity, ecosystem change, and resilience. – *Frontiers in Ecology and the Environment*, 2003, vol. 1, no. 9, pp. 488-494.
8. Smit B., Wandel J. Adaptation, adaptive capacity and vulnerability. – *Global Environmental Change*, 2006, vol. 16, pp. 282-292.

УДК 338.47:339.9 (045)

Лариса Литвиненко, к. е. н.

(доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств, Національний авіаційний університет)

УПРАВЛІННЯ СТРАТЕГІЧНИМ РОЗВИТКОМ АВІАКОМПАНІЇ НА РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Вирішення проблеми довгострокового зростання має важливе значення для авіакомпаній, орієнтованих на використання інноваційних моделей розвитку і вдосконалення ефективності взаємодії з партнерами та цільовими аудиторіями, що функціонують на міжнародному ринку. Кожна авіакомпанія намагається вибрати оптимальну стратегію і найбільш прийнятну бізнес-модель, яка відповідає її можливостям і забезпечує досягнення поставлених стратегічних цілей. Стратегія розвитку авіакомпанії повинна відповідати таким вимогам, як логічність, результативність, стійкість, гнучкість, узгодженість, диференційованість, актуальність, економічність, конкретність та альтернативність. При управлінні стратегічним розвитком авіакомпанії необхідно враховувати її потенціал адаптації – сукупність можливостей перевізника змінювати внутрішні параметри розвитку адекватно до умов ринку перевезень, зберігаючи при цьому свою стійкість. Основними етапами процесу вибору стратегії авіакомпанії є усвідомлення поточної стратегії, аналіз продукту авіакомпанії, вибір стратегії та аналіз вибраної стратегії. Для розуміння можливостей розвитку авіакомпанії, розроблена логічна модель сценарних варіантів розвитку перевізника з використанням адаптаційного потенціалу. Авіаперевізники можуть вибрати з-поміж варіантів самостійного розвитку із самоудосконаленням, розвитку в рамках коопераційних зв'язків, розвитку з використанням переваг процесів злиття та поглинання. Стратегічний розвиток необхідно підтримувати шляхом безперервного вдосконалення, застосовуючи переваги різних форм співпраці з іншими учасниками ринку, оптимізації бізнес-процесів, формування динамічних, внутрішніх та зовнішніх адаптаційних здатностей.

Ключові слова: стратегія авіакомпанії, стратегічне управління, сценарії розвитку, потенціал адаптації.

© Литвиненко Л., 2014

Лариса Литвиненко, к. э. н.

(доцент кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности предприятий, Национальный авиационный университет)

УПРАВЛЕНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКИМ РАЗВИТИЕМ АВИАКОМПАНИИ НА РЫНКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Решение проблемы долгосрочного роста имеет важное значение для авиакомпаний, ориентированных на использование инновационных моделей развития и совершенствования эффективности взаимодействия с партнерами и целевыми аудиториями, функционирующих на международном рынке. Каждая авиакомпания пытается выбрать оптимальную стратегию и наиболее приемлемую бизнес-модель, которая соответствует ее возможностям и обеспечивает достижение поставленных стратегических целей. Стратегия развития авиакомпании должна отвечать таким требованиям, как логичность, результативность, устойчивость, гибкость, согласованность, дифференцированность, актуальность, экономичность, конкретность и альтернативность. При управлении стратегическим развитием авиакомпании необходимо учитывать ее потенциал адаптации – совокупность возможностей перевозчика изменять внутренние параметры развития адекватно условиям рынка перевозок, сохраняя при этом свою устойчивость. Основными этапами процесса выбора стратегии авиакомпании осознание текущей стратегии, анализ продукта авиакомпании, выбор стратегии и анализ выбранной стратегии. Для понимания возможностей развития авиакомпании, разработана логическая модель сценарных вариантов развития перевозчика с использованием адаптационного потенциала. Авиаперевозчики могут выбрать из вариантов самостоятельного развития с самосовершенствованием, развития в рамках кооперационных связей, развития с использованием преимуществ процессов слияния и поглощения. Стратегическое развитие необходимо поддерживать путем непрерывного совершенствования, применяя преимущества различных форм сотрудничества с другими участниками рынка, оптимизации бизнес-процессов, формирования динамических, внутренних и внешних адаптационных способностей.

Ключевые слова: стратегия авиакомпании, стратегическое управление, сценарии развития, потенциал адаптации.

Larysa Lytvynenko, PhD (Economics)

(docent of the Management of foreign economic activity of enterprises department, National Aviation University)

AIRLINE STRATEGIC DEVELOPMENT MANAGEMENT ON INTERNATIONAL PASSENGER TRANSPORTATION MARKET

Solving problems of long-term growth is important for airlines oriented on the use of innovative development models and improvement the effectiveness of interaction

with their partners and target audiences, operating on the international market. Each airline is trying to choose the optimal strategy and the most appropriate business model that matches its capabilities and provides achievement of the set strategic objectives. Airline development strategy should meet the following requirements as clearness, effectiveness, stability, flexibility, consistency, differentiation, relevance, efficiency, adequacy, concreteness, feasibility and alternativeness. In managing the strategic development of the airline its adaptation potential – a set of carrier capacity to change the internal parameters adequately to air transportation market conditions, while maintaining its stability, – should be taken into account. Understanding the current strategy, analysis of airline product, strategy selection and analyzing the chosen strategy are the main stages of airline strategy selection process. To understand the capabilities of the airline a logic model of scenarios for the development of a carrier using the adaptive capacity has been developed. Air carriers can choose from among alternatives of self-development through self-improvement, development within the cooperation relations and development using the advantages of mergers and acquisitions. Strategic development is necessary to be supported by continuous improvement, applying the advantages of different forms of cooperation with other market participants, optimization of business processes, forming dynamic, internal and external adaptation abilities.

Keywords: airline strategy, strategic management, development scenarios, adaptation potential.

Постановка проблеми. Динамічні зміни у міжнародному бізнес-середовищі авіакомпанії, збільшення рівня невизначеності та складності, а також обмеження в ресурсах визначають необхідність використання сучасних підходів до прийняття стратегічних рішень. Управління стратегічним розвитком авіакомпанії передбачає стратегічний аналіз можливостей та загроз, формування альтернатив і вибір оптимальної стратегії розвитку, ефективне ресурсне планування, оцінку наявного потенціалу адаптації авіакомпанії та його застосування для подальшого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми довгострокового розвитку авіакомпаній в умовах динамічного міжнародного ринку досліджувалися багатьма вітчизняними та іноземними вченими, зокрема [1-8]. Теоретичні та практичні дослідження щодо можливостей і напрямків розвитку авіапідприємств є надзвичайно актуальними через інтенсифікацію конкуренції в глобальному масштабі. Зокрема, у [1; 2] авторами запропоновані механізми стратегічного управління конкурентоспроможністю авіакомпанії, а також стратегії конкуренції компанії на вітчизняному та міжнародному ринках авіаперевезень, що забезпечать підвищення ефективності функціонування та її міжнародної конкурентоспроможності. Проте, питання сталого розвитку авіакомпанії в глобальному конкурентному середовищі за рахунок застосування відповідних стратегій, сучасних стратегічних підходів та потенціалу адаптації відображена в науковій літературі недостатньо, що дає можливості й перспективи для подальших досліджень у цьому напрямку.

Мета статті – дослідити особливості та основні напрямки управління стратегічним розвитком авіакомпанії на ринку міжнародних пасажирських перевезень з урахуванням її потенціалу адаптації.

Викладення основного матеріалу дослідження. Розробка стратегії розвитку та її ефективна реалізація є основою для успіху будь-якого бізнесу, в тому числі й авіаційного.

Стратегія розвитку авіакомпанії відображає альтернативні варіанти найкращого використання наявних ресурсів та можливостей для досягнення визначених цілей. Вона повинна відповідати таким вимогам, як:

- логічність (обґрунтованість стратегії та її формування у результаті глибокого аналізу факторів середовища);
- результативність (орієнтованість на вирішення конкретних завдань у довгостроковому періоді);
- стійкість (можливість реалізації у визначений проміжок часу без серйозних змін);
- гнучкість (можливість пристосування стратегії до змін у процесі її реалізації);
- узгодженість (взаємоув'язка всіх стратегій, які реалізуються авіакомпанією у певний проміжок часу, для забезпечення їх безконфліктності, взаємна підтримка стратегій);
- диференційованість (орієнтованість одночасно на декілька ринкових сегментів);
- актуальність (своєчасність і відповідність поточному стану середовища, умовам об'єктивної необхідності авіакомпанії);
- економічність (можливість отримання бажаного результату за мінімальних витрат);
- адекватність (повне врахування специфіки внутрішніх параметрів авіакомпанії та факторів зовнішнього середовища);
- конкретність (прозорість, чіткість і зрозумілість стратегії для всього персоналу авіакомпанії);
- реалістичність (досяжність результату за наявного адаптаційного потенціалу авіакомпанії);
- альтернативність (існування варіантів реалізації та можливих опцій щодо даної стратегії).

При формуванні та реалізації стратегії важливо уникати типових помилок, зокрема неправильного формулювання цілей авіакомпанії, дуже вузької спеціалізації або занадто широкої диверсифікації авіакомпанії, невиправдано стрімкої / уповільненої експансії, необґрунтованого підвищення іміджу керівництва, неправильного врахування сильних і слабких сторін перевізника.

Відповідність вимогам при ліквідації вузьких місць дозволяє забезпечити ефективність стратегій адаптації авіакомпанії, що відображено на рис. 1.

У процесі реалізації стратегій авіакомпанії можна досягнути як покращення окремих параметрів розвитку, так і системного ефекту (комплексного пристосування до умов ринку авіаперевезень).

Основними етапами процесу вибору стратегії авіакомпанії є усвідомлення поточної стратегії, аналіз продукту авіакомпанії, вибір стратегії та аналіз вибраної стратегії. При прийнятті управлінських рішень щодо вибору стратегії керівництво авіакомпанії враховує рівень визначеності умов ринку перевезень, комплексність дії факторів (кластерність впливу), і в межах свого стратегічного вибору пристосовується до середовища, розвиваючи адаптаційні здатності (рис. 2).

Зміни умов ринку авіаперевезень необхідно розглядати не тільки як джерела ризику для авіакомпанії, проте і як джерела можливостей, оскільки, згідно з опортуністичним підходом, ефективна реакція на непередбачувані проблеми дозволяє організації зберігати стійкість та розвиватися.

Узагальнюючи результати наукових досліджень стратегій розвитку підприємств, можна зробити певні висновки щодо альтернативних стратегій авіакомпаній за напрямками розвитку (рис. 3).



Рис. 1. Вимоги до стратегій розвитку авіакомпаній



Рис. 2. Розробка стратегій авіакомпанії в рамках процесу адаптації

Джерело: узагальнено автором за [5; 6; 8]

Для розуміння можливостей розвитку авіакомпанії, розроблена логічна модель сценарних варіантів розвитку перевізника, з використанням адаптаційного потенціалу. Передусім, авіакомпанія, знаходячись у певному вихідному стані, визначає пріоритети свого розвитку, оцінює потреби наявних та потенційних споживачів, порівнює потреби споживачів з очікуваннями інвесторів та можливостями авіакомпанії. Таким чином, вона оцінює свій поточний стан і визначає, чи відповідають його параметри умовам ринку. Якщо на даний час ринкове середовище є достатньо стабільним, авіакомпанія може обрати підтримання параметрів поточного стану як найбільш доцільний варіант. У випадку, коли поточний стан авіакомпанії не відповідає ринковим умовам, можуть виникати

додаткові ризики її діяльності. Головне, щоб авіаперевізник розглядав зовнішні зміни не тільки як загрози свого подальшого існування чи розвитку, проте й як додаткові можливості. За умов ефективного менеджменту, авіакомпанія має шанси створити додаткові сильні сторони та підвищити рівень свого потенціалу.

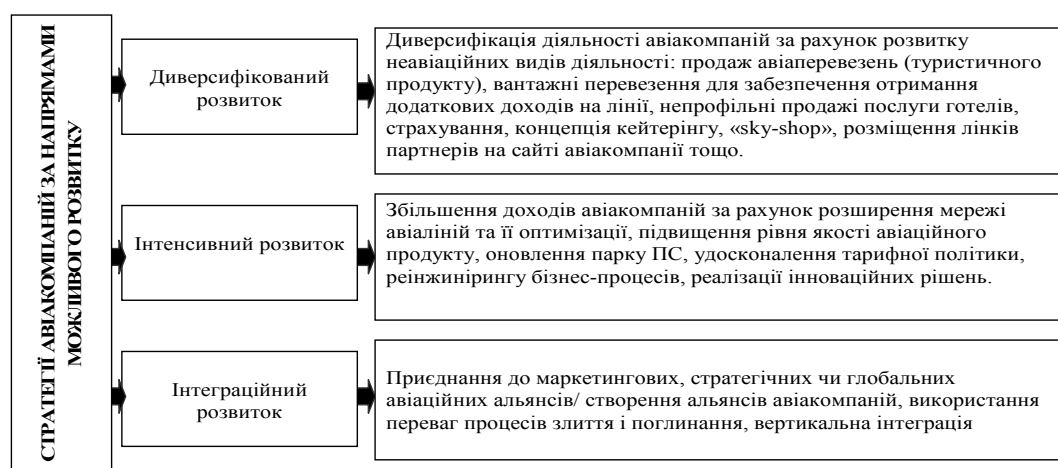


Рис. 3. Стратегії авіакомпаній за напрямками розвитку

Джерело: узагальнено автором за [2; 4; 5]

Існують такі основні альтернативи розвитку авіакомпанії, як самостійний розвиток із самоудосконаленням, розвиток в рамках коопераційних зв'язків, розвиток з використанням переваг процесів злиття та поглинання (рис. 4).

При коротко- та середньостроковому пристосуванню вітчизняним авіакомпаніям доцільно обрати перший варіант, який дозволяє реалізувати оптимізацію базових внутрішніх процесів перевізника. Самоудосконалення авіакомпанії може відбуватися, зокрема, шляхом: оптимізації існуючої бізнес-моделі за рахунок удосконалення управління доходами, витратами, персоналом, ризиками, якістю авіаційного продукту; переходу до використання іншої бізнес-моделі; розвитку власного бренду та покращення іміджу авіакомпанії; реалізації новітніх ІТ-рішень; забезпечення конкурентоспроможності авіакомпанії у довгостроковому періоді із збереженням високого адаптаційного потенціалу. Альтернативу самостійного розвитку із самоудосконаленням авіакомпанія може обрати за наявності змін у ринковому середовищі (активна адаптація) або відсутності суттєвих змін (випереджаюча адаптація, спрямована на отримання переваги перед конкурентами за рахунок проактивних дій). Наприклад, «Singapore Airlines» надає високоякісні послуги авіаперевезень, базуючись на постійних інноваціях та оптимізації структури витрат, яку за рівнем ефективності можна навіть порівняти з бюджетними авіакомпаніями.

Доцільність альтернативи розвитку авіакомпанії в рамках коопераційних зв'язків визначається прагненням отримати більші результати шляхом вигідної взаємодії з іншими перевізниками, що може бути досягнуто завдяки підписанню угод франчайзингу та ліцензування, укладанню код-шерінгових угод, угод про блок-місце, інтерлайн-угод, маркетингових домовленостей, приєднанню до стратегічного альянсу на внутрішньому ринку чи глобального альянсу авіакомпаній, або створенню спільного підприємства з іншими учасниками ринку.

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

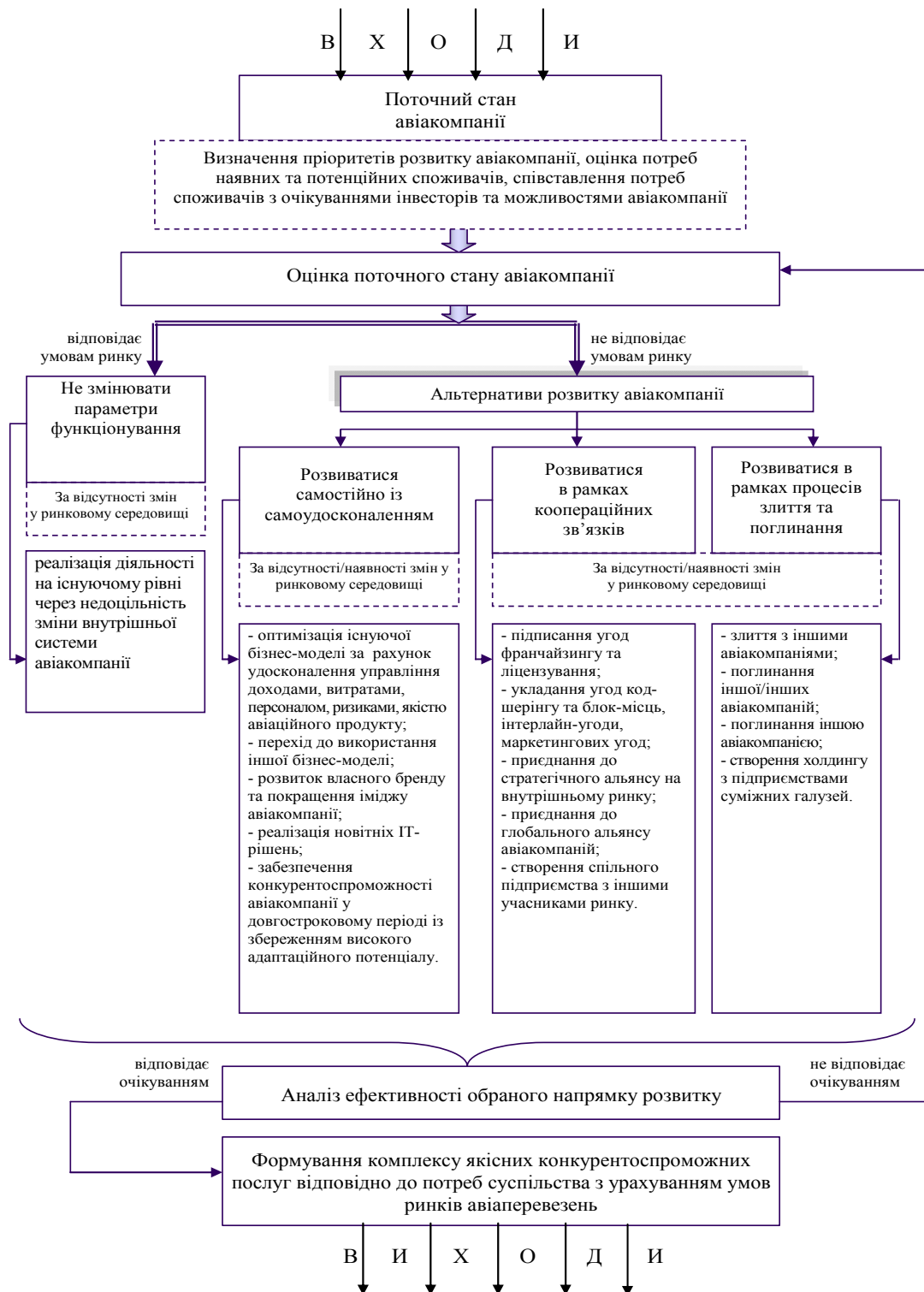


Рис. 4. Логічна модель сценарних варіантів розвитку авіакомпаній з використанням потенціалу адаптації

Також авіаперевізники активно співпрацюють з готелями, телекомунікаційними компаніями, банками, транспортними компаніями, магазинами duty-free, підвищуючи таким чином рівень сервісу для споживачів.

Ще одна альтернатива розвитку для авіакомпанії – використання переваг процесів злиття та поглинання, що, в основному, характерна для провідних компаній на ринку, оскільки саме у них бажання зберегти лідируючі позиції відповідає їх можливостям. Також варіант поглинання є актуальним для тих авіакомпаній, що переживають не найкращі часи. У цілому, процеси злиття і поглинання забезпечують укрупнення та збільшення потужності представників авіаційного бізнесу в умовах міжнародної конкуренції. При цьому, авіакомпанія може злитися з іншими перевізниками, поглинути іншу/інші авіакомпанії (характерно для провідних авіакомпаній на національному ринку), бути поглиненою іншою авіакомпанією (в основному, більш потужною), створити холдинг з підприємствами суміжних галузей. У будь-якому випадку, дані опції пов'язані із повною реорганізацією авіакомпанії.

Який би напрямок не обрала авіакомпанія для пристосування до умов ринків авіаперевезень, необхідно проаналізувати ефективність реалізованої альтернативи. При цьому, оцінюється вже новий стан системи. За негативних результатів необхідно вжити коригуючі дії, хоч, у деяких випадках, наслідки реалізації неправильного стратегічного вибору можуть бути катастрофічними для авіакомпанії. Це визначає необхідність попередньої оцінки можливих результатів з використанням методів моделювання майбутнього стану підприємства за наявного поєднання факторів внутрішнього та зовнішнього середовища.

Основні результати (виходи), які бажає отримати авіакомпанія шляхом застосування свого потенціалу, – формування комплексу якісних конкурентоспроможних послуг відповідно до потреб суспільства з урахуванням умов ринків авіаперевезень.

Висновки та пропозиції. Постійний вплив факторів глобального конкурентного середовища, що призводить до зменшення внутрішньої стійкості системи, визначає необхідність управління стратегічним розвитком авіакомпанії з використанням її потенціалу адаптації. Авіаперевізники можуть обирати з-поміж альтернатив самостійного розвитку із самоудосконаленням, розвитку в рамках коопераційних зв'язків та розвитку з використанням переваг процесів злиття та поглинання.

Стратегічний розвиток необхідно підтримувати безперервним удосконаленням, використанням переваг різних форм співпраці з іншими учасниками ринку, оптимізацією всіх бізнес-процесів, формуванням динамічних, внутрішніх та зовнішніх адаптаційних здатностей. Результатом реалізації обраної стратегії розвитку є формування якісних конкурентоспроможних послуг, що відповідають потребам цільової аудиторії.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Гречко, О.В.* Механізми стратегічного управління конкурентоспроможністю авіакомпаній : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Олександр Васильович Гречко; Донец. нац. ун-т. – Донецьк, 2011. – 20 с.
2. *Гричкоєдова, М.В.* Формування конкурентної стратегії авіакомпанії на світовому ринку авіаперевезень : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02 / Марина Володимирівна Гричкоєдова; Національний авіаційний університет. – К., 2013. – 20 с.
3. *MacLennan, A.* 3 Business Strategies Reshaping the Airline Industry / A. MacLennan // USA Airline News. – 2014. – February 4. – P. 10–11.

4. Tugores-García, A. Analysis of global airline alliances as a strategy for international network development / A.Tugores-García. – Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology, 2012. – 126 p.
5. Wensveen J. The Airline Industry: Trends, Challenges, Strategies / J. Wensveen. – Sydney: Leadership and Policy Seminar Series, 2010. – 49 p.
6. Yilmaz, A. K. The Corporate Sustainability Model for Airline Business / A. K Yilmaz // European Journal of Scientific Research. – 2008. – Vol. 22, № 3. – P. 304–317.
7. Bomhof, L. The Airline Business Model: Heading towards virtualization or integration [Electronic resource] / Laurens Bomhof // Airline Business. – 2010. – 01 May. – 5 p. – Access Mode : URL : <http://www.studymode.com/essays/Airline-Business-322438.html>. – Title from Screen. – Date of Access: 10 October 2014.
8. Serpen, E. Strategic Planning for Airlines [Electronic resource] / Emre Serpen // EVP. Intervistas Consulting Group. – 2013. – 15 May. – 35 p. – Access Mode : URL : http://www.intervistas.com/downloads/presentations/Strategic_Planning_for_Airlines_Emre_Serpen_15May13.pdf. – Title from Screen. – Date of Access: 23 September 2014.

REFERENCES

1. Hrechko O.V. *Mekhanizmy stratezhichnoho upravlinnia konkurentospromozhnistiu aviakompanii*. Avtoreferat Diss. [Mechanisms of competitiveness strategic management of airlines. Author's abstract.]. Donetsk, 2011. 20 p.
2. Hrychkoiedova M.V. *Formuvannia konkurentnoi stratehii aviakompanii na svitovomu rynku aviaperevezhen*. Avtoreferat Diss. [Forming competitive strategy of airline in the world aviation market. Author's abstract.]. Kiev, 2013. 20 p.
3. MacLennan A. 3. Business Strategies Reshaping the Airline Industry. – USA Airline News, 2014, Feb.4, Pp. 10-11.
4. Tugores-García A. Analysis of global airline alliances as a strategy for international network development. Massachusetts, Massachusetts Institute of Technology, 2012. 126 p.
5. Wensveen J. The Airline Industry: Trends, Challenges, Strategies. Sydney, Leadership and Policy Seminar Series, 2010. 49 p.
6. Ilmaz A. K. The Corporate Sustainability Model for Airline Business. European Journal of Scientific Research, 2008, vol. 22, no. 3, pp. 304-317.
7. Bomhof L. The Airline Business Model: Heading towards virtualization or integration. *Airline Business*, 2010. 5 p. Available at: URL : <http://www.studymode.com/essays/Airline-Business-322438.html>. (Accessed 10 October 2014).
8. Serpen E. Strategic Planning for Airlines. *EVP Intervistas Consulting Group*, 2013. 35 p. Available at: URL : http://www.intervistas.com/downloads/presentations/Strategic_Planning_for_Airlines_Emre_Serpen_15May13.pdf. (Accessed 23 September 2014).

УДК 338.47 (045)

*Сергій Литвиненко, к. е. н., доцент
(доцент кафедри організації авіаційних перевезень,
Національний авіаційний університет)*

**ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ
КЛЮЧОВИХ ПОКАЗНИКІВ ЕФЕКТИВНОСТІ ВІТЧИЗНЯНОГО
ВАНТАЖНОГО АВІАПЕРЕВІЗНИКА**

Визначено найбільш важливі ключові показники ефективності для конкретного перевізника вантажів, зокрема, управління доходами за рахунок тарифного планування та управління запасами, а також управління флотом за рахунок створення попиту, обсягу перевезень і вибору літака. На основі аналізу міжнародного практичного досвіду виявлено, що визначення краєвих і гірших вантажних клієнтів, маршрутів забезпечить достатню оптимізацію продуктивності за рахунок відмови від завідомо збиткових рейсів. Автором обґрунтовано необхідність розробити окремий план для кожного польоту з урахуванням статистики комерційного завантаження рейсу, можливостей надання додаткових платних послуг з обробки вантажів, ймовірності заміни літака в разі потреби. Встановлено, що управління витратами авіаперевізника може бути реалізовано за рахунок формування ефективного планування графіку екіпажу, витрат на технічне обслуговування, страхування, паливо, обслуговування до і після польоту, маркетингу, продажів, управління фінансами та інших компонентів. Визначено, що у випадку маркетингового контролю комерційним директором ймовірність виникнення різних конфліктних ситуацій при взаємодії цих факторів знизиться до мінімуму, але, з іншого боку, контроль двох таких важливих елементів у дирекції або департаменті може викликати ряд негативних моментів, основним з яких є можливість зниження ефективності власних і агентських продажів.

Ключові слова: ключові показники, ефективність, вітчизняний авіаперевізнак, вантаж.

*Сергей Литвиненко, к. э. н., доцент
(доцент кафедры организации авиационных перевозок,
Национальный авиационный университет)*

**ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ
КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО
ГРУЗОВОГО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА**

Определены наиболее важные ключевые показатели эффективности для конкретного перевозчика грузов, в частности, управления доходами за счет тарифного планирования и управления запасами, а также управления флотом

© Литвиненко С. Л., 2014

за счет создания спроса, объема перевозок и выбора самолета. На основе анализа международного практического опыта выявлено, что определение лучших и худших грузовых клиентов, маршрутов обеспечит достаточную оптимизацию производительности за счет отказа от заведомо убыточных рейсов. Автором обоснована необходимость разработать отдельный план для каждого полета с учетом статистики коммерческой загрузки рейса, возможностей предоставления дополнительных платных услуг по обработке грузов, вероятности замены самолета в случае необходимости. Установлено, что управление затратами авиаперевозчика может быть реализовано за счет формирования эффективного планирования графика экипажа, расходов на техническое обслуживание, страхование, топливо, обслуживание до и после полета, маркетинга, продаж, управления финансами и других компонентов. Определено, что в случае маркетингового контроля коммерческим директором вероятность возникновения различных конфликтных ситуаций при взаимодействии этих факторов снизится до минимума, но, с другой стороны, контроль двух таких важных элементов в дирекции или департаменте может вызвать ряд негативных моментов, основным из которых является возможность снижения эффективности собственных и агентских продаж.

Ключевые слова: ключевые показатели, эффективность, отечественный авиаперевозчик, груз.

Serhii Lytvynenko, PhD

(docent of the Air Transportation Management Chair, National Aviation University)

THEORETICAL BASES OF FORMING KEY EFFECTIVENESS INDICATORS OF DOMESTIC AIR CARGO CARRIER

The most important key effectiveness indicators for the specific cargo carrier have been identified, in particular revenue management through tariff planning and inventory management, as well as fleet management by creating demand, traffic volume and aircraft selection. Based on the analysis of the international practical experience it is revealed that the definition of the best and worst cargo customers, routes will provide sufficient optimization of the performance due to the abandonment of knowingly unprofitable flights. The author has justified the necessity to develop a separate scheme for each flight taking into account the statistics of flight commercial payload level, possibilities of providing additional paid services for cargo handling, the probability of aircraft replacement if necessary. It is found that air carrier cost management can be realized by forming an effective crew scheduling, maintenance costs, insurance, fuel, pre- and post flight service, marketing, sales, financial management, and other components. We have determined that in the case of the marketing control by commercial directorate the possibility of the occurrence of various conflict situations in the interaction of these factors will reduce to a minimum, but, on the other hand, the control of two such important elements in the same directorate or department can cause a number of negative aspects, main of which is the possible declining of the effectiveness of its own and agency sales.

Keywords: key indicators, effectiveness, domestic air carrier, cargo.

Постановка проблеми. Нині, незважаючи на високий рівень конкуренції і фінансову кризу, провідні українські регулярні авіаперевізники активно взаємодіють між собою. Уже відійшла в минуле практика «підмивання» потоків у конкурентів, зараз авіакомпанії виконують чимало спільних рейсів на різних умовах співробітництва, серед них є і ключові напрямки. Однак, посилення конкурентної боротьби на ринку авіаційних перевезень вантажів вимагає реалізації заходів з метою мінімізації витрат авіаперевізників. Одним з таких заходів є формування системи ключових показників ефективності вітчизняного вантажного авіаперевізника.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі проблеми бізнес-планування на підприємствах досліджувалися Дж. Ковелло та Б. Хезелгеном [7, с. 10-450]; С. Холмом та К. Бленхардом [8, с. 19-118]; К. Барроу та ін. [5, с. 29-380]; Д. Бріджелендом та Р. Захави [7, с. 22-379]. Наукова робота С. Чалого [4] присвячена створенню моделей, методів та технологій автоматизованого управління бізнес-процесами з проведенням зміни структури в умовах неконтрольованих зовнішніх збурень. Наукова робота Д. Льовушкіна [2] присвячена підвищенню якості прийнятих рішень при польотному управлінні чартерними рейсами авіакомпанії.

Робота Е. Столяревського [3] присвячена виявленню факторів конкурентоспроможності авіакомпаній на сучасному етапі і можливих напрямків її підвищення, які можуть бути використані в практиці російських авіаперевізників. Наукові досягнення В. Голубовської систематизовані в [1] і стосуються розробки організаційно-методичних основ формування єдиної інформаційно-розрахункової системи обслуговування цивільної авіації Російської Федерації, керованої з території Росії, і пропозицій щодо її управління.

Мета статті – розробка теоретичних основ формування системи ключових показників ефективності вітчизняного вантажного авіаперевізника, що дозволить значною мірою оптимізувати роботу вантажних авіаперевізників України на цільових ринках авіаперевезень.

Викладення основного матеріалу дослідження. Було здійснено спостереження за об'єктом дослідження шляхом його цілеспрямоване вивчення і встановлення відповідностей і закономірностей, що дозволило визначити найбільш важливі ключові показники ефективності для конкретного вантажного авіаперевізника. На думку автора, їх можна розділити на проведення управління доходами шляхом тарифного планування та управління запасами, а також управління флотом шляхом формування попиту, обсягів перевезень і вибору літаків. Планування тарифів на перевезення дуже актуально, особливо слід відзначити необхідність вироблення гнучкої системи вантажних тарифів для різних типів вантажів і для різних вантажних клієнтів. Абсолютно очевидно, що краще перевозити вантажі, що мають високі тарифні ставки – різного роду спеціальні вантажі, що потребують спеціальних умов перевезення. Дані особливості характерні більшою мірою для вітчизняних вантажопасажирських регулярних авіаперевізників, таких як «Міжнародні авіалінії України», в той же час для чартерних вантажних авіакомпаній характерні простіші принципи тарифного планування, а також у ряді випадків (авіакомпанія «Авіалінії Антонова») наявність однотипного парку літаків. Доставка спеціальних категорій вантажів тягне небезпеку, яка полягає у виникненні додаткових ризиків, а також в наявності додаткових витрат, які мають місце для перевізника при обслуговуванні певної категорії спеціальних вантажів. Особливо ретельно необхідно відноситися до перевезення небезпечних вантажів.

Як показує практика роботи зарубіжних авіаперевізників визначення кращих і гірших вантажних клієнтів, маршрутів дозволить значно оптимізувати роботу через відмову від свідомо збиткових рейсів. Проте існування збиткового рейсу може виправданим у разі підтримки їм мережі авіаперевізника. На думку автора, з метою створення ефективної системи тарифного планування з перевезень вантажів, повинна бути розроблена окрема для кожного рейсу схема, яка б враховувала статистику рівня завантаженості рейсу, можливості надання додаткових платних послуг з обслуговування вантажів, ймовірність заміни літака в разі потреби і т. д. Слід пам'ятати, що системи тарифного планування з перевезень вантажів будуть дуже сильно відрізнятися для чисто вантажних рейсів і для вантажопасажирських рейсів. На вантажопасажирських рейсах пріоритет перевезенні пасажирів, а значить, вантаж може бути перевезений тільки за наявності вільних перевізних потужностей. Водночас, має бути забезпечено максимальне використання комерційного завантаження при оптимальних тарифах. Тобто, в першу чергу, повинні бути перевозити високоприбуткові спеціальні вантажі, а вже в другу чергу інші категорії вантажів. На окремих вантажопасажирських рейсах авіаперевізник повинен повністю відмовитися від перевезення вантажу в high season, проте в low season такі перевезення будуть можливі.

Важливою складовою тарифного планування є також наявність достовірної інформації щодо тарифів на цільових ринках перевезень, наявності сезонних та інших коливань. Наявність розгалуженої системи агентських продажів має свої позитивні і негативні чинники. Структуру витрат з того чи іншого рейсу визначають із залученням спеціалізованого програмного забезпечення. Розвиток системи власних продажів, в більшості випадків, є виправданим. Існують ряд випадків, при яких використовуються принципи тарифного планування та ціноутворення, а саме: сезонність; наявність тимчасових або постійних конкурентних рейсів (в т.ч. і власних); кризові явища, що викликають значне падіння попиту на перевезення. Крім цього, важливим фактором у зміні тарифів є ціни на паливо. Значні коливання в цінах на паливо вимагають більш якісного обліку цього фактора при тарифному плануванні. В даний час переважна більшість провідних іноземних вантажних авіаперевізників активно використовують хеджування палива з метою зменшення впливу сезонного коливання цін на паливо.

Використовуючи в науковому дослідженні методи узагальнення, було встановлено, що управління запасами є надзвичайно складною проблемою, яка активно вивчається в т.ч. і в логістиці. Наявність зайвих запасів є дуже шкідливою для авіаперевізника і з нею слід боротися. Основою формування системи управління запасами є наявність ефективної системи бюджетування, управлінської звітності та інформаційного забезпечення. Існують загальновідомі і широкоживані методики управління запасами на основі показників обороту.

Управління флотом через формування попиту, обсягів перевезень і вибір літаків є надзвичайно складним процесом. Як правило, цією проблемою у великих авіаперевізників займаються цілі комплекси або департаменти. При здійсненні управління флотом важливою проблемою є існуюча бізнес-модель взаємодії вантажний авіакомпанії з головною компанією (при наявності групи компаній). Слід пам'ятати про необхідність збалансованої взаємодії між дочірньою і головною компанією. Аналізуючи ринок авіаперевезень України та світу в рамках висунутої гіпотези, автор приходить до висновку, що кращим варіантом для переважної більшості груп компаній буде використання диференціації цін по окремих маршрутах, а також

фіксація цін за щорічними ставками. При цьому зміни в ціноутворенні повинні залежати від якості мережі повітряних ліній. Якість мережі для перевезення пасажирів і перевезення вантажів дуже сильно розрізняється. Абсолютно очевидно, що вантажопасажирська авіакомпанія намагатиметься забезпечити більш високу якість саме для пасажирського сегменту бізнесу, однак це не повинно йти в абсолютний збиток вантажному сегменту бізнесу. Тут слід окремо відзначити туристичні напрямки, на яких практично відсутні вантажні потоки як такі.

Управління витратами авіаперевізника може бути реалізовано шляхом формування ефективного графіка роботи екіпажів, витрат на технічне обслуговування, страхування, паливо, передпольотне і післяпольотне обслуговування, маркетинг, продажі, фінансове управління та інші складові. Формування графіків роботи екіпажів особливо актуально у зв'язку зі значним впливом цих витрат на загальну собівартість рейсів. Особливо це актуально для вантажопасажирських рейсів, оскільки наявність змінних екіпажів веде до необхідності бронювання додаткових крісел салону для них. Крім цього, ефективно формування графіків роботи екіпажів дозволить значно зменшити їх загальну кількість.

Як показує практика і проведений порівняльний аналіз роботи провідних авіаперевізників України використання додаткових крісел в салоні, особливо на трансконтинентальних маршрутах призводить кожен раз до втрати 800-1000 дол. США на одному місці. А значить, щорічні втрати від цього на щоденному трансконтинентальні рейси можуть становити 290–370 тис. дол. США, що є дуже значним. Чартерні вантажні авіаперевізники, наприклад авіакомпанія «Авіалінії Антонова», в цьому плані мають більшу гнучкість, оскільки не здійснюють перевезення пасажирів, однак наявність додаткових членів екіпажів також призводить до значних фінансових витрат, пов'язаних з виплатами за наліт годин і добових. Водночас, застосування новітніх інформаційних систем які дозволяють управляти безліччю складових, дозволило вантажним авіаперевізникам усього світу скоротити витрати на використання змінних екіпажів на 40-50 %.

Витрати на технічне обслуговування літаків можуть бути мінімізовані шляхом використання однотипного парку літаків, наявності власних потужностей для здійснення поточного та періодичного технічного обслуговування літаків. Також варто зауважити, що літаки, які мають значний термін експлуатації вимагають набагато більших витрат на технічне обслуговування, ніж нові літаки. Також чимало проблем у сфері технічного обслуговування до організації цього процесу у відриві від основного місця базування. Варто відзначити, що принципи організації технічного обслуговування в відриві від основного місця базування будуть абсолютно відрізнятися для авіаперевізників, які використовуються літаки вітчизняного виробництва, і тих авіакомпаній, які експлуатують іноземні типи літаків. Так, авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» може здійснювати технічне обслуговування в аеропорту «Бориспіль», а дуже важкі форми в ряді європейських країн, в той же час авіакомпанія «Авіалінії Антонова» зіткнулася з проблемою необхідності надання технічного обслуговування у відриві від основного місця базування. В рамках виконання стратегічних авіаперевезень в інтересах НАТО авіакомпаніями «Волга-Днепр» і «Авіалінії Антонова» було створено спільне підприємство «Ruslan SALIS GmbH», яке також займається забезпеченням технічного обслуговування літаків типу Ан-124-100 «Руслан» в аеропорту Лейпціг-Халле. Витрати на технічне обслуговування становлять значну частку загальних витрат рейсу. Використання українськими авіаперевізниками літаків із значним терміном експлуатації призводить до

значного збільшення цієї статті витрат у порівнянні з зарубіжними конкурентами, однак здійснити одночасне оновлення парку літаків нереально. Водночас, проводячи систематизацію наукових досліджень та експертних думок, одним із можливих шляхів оптимізації технічного обслуговування літаків є визначення кращих термінів виконання періодичного технічного обслуговування. Важливою складовою в цьому процесі буде забезпечення кооперації між учасниками процесу технічного обслуговування, а саме: між авіаперевізником, як замовником, так і розробниками і виробниками систем, компанією-аутсорсером тощо. За розрахунками автора, які були ним здійсненні раніше, це дасть можливість економити до 20% коштів за цією статтею витрат. Застосування інформаційних рішень при цьому є важливим через необхідність у безперервному контролі за процесом технічного обслуговування. Аналіз даних застосування інформаційних рішень при технічному обслуговуванні літаків вантажними авіаперевізниками всього світу дозволяє стверджувати, що рівень можливої економії складе додатково 8-10%.

Організація маркетингу може здійснюватися, як комерційною дирекцією, так і окремою дирекцією з маркетингу авіаперевізника, однак вона обов'язково повинна бути невід'ємною частиною системи організації продажів перевезень. Нами визначено, що в разі контролю маркетингу комерційною дирекцією мінімізується можливість виникнення різних конфліктних ситуацій по взаємодії цих факторів, однак з іншого боку контроль двох таких важливих елементів в одній дирекції або департаменті може викликати ряд негативних моментів, головним з яких є можливе погіршення ефективності власних і агентських продажів. Маркетинг та інші типи альянсів зараз також надзвичайно популярні. На ринку чартерних вантажних авіаперевезень негабаритних вантажів активно розвивається маркетинговий альянс «Ruslan International Ltd», який утворили найбільші світові перевізники даного ринку-авіакомпанії «Волга-Днепр» і «Авіалінії Антонова».

Висновки та пропозиції. Нами було встановлено, що ключові показники ефективності, які є найбільш важливими для конкретного вантажного авіаперевізника, можна розділити на проведення управління доходами шляхом тарифного планування та управління запасами, а також на управління флотом шляхом формування попиту, обсягів перевезень і вибору літаків. Автор вважає, що з метою створення ефективної системи тарифного планування з перевезень вантажів, має бути розроблена окрема для кожного рейсу схема, яка б враховувала статистику рівня завантаженості рейсу, можливості надання додаткових платних послуг з обслуговування вантажів, імовірність заміни літака в разі потреби і т. д. Нами відмічено, що при здійсненні управління флотом важливою проблемою є існуюча бізнес-модель взаємодії вантажної авіакомпанії з головною компанією. Автор визначив, що кращим варіантом для переважної більшості груп компаній буде використання диференціації цін по окремих наборах маршрутів, а також фіксація цін по щорічних ставках. При цьому зміни в ціноутворенні повинні залежати від якості мережі повітряних ліній. Подальші дослідження необхідно присвятити формуванню комплексної системи інструментів і засобів реалізації інформаційної системи вантажної авіакомпанії України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Голубовская, В. В. Организационно-методические основы создания единой информационно-расчетной системы (на примере гражданской авиации) : автореф. дис.... к. э. н.: 08.00.05 / Виктория Валентиновна Голубовская; Ин-т исслед. товародвижения и конъюнктуры оптового рынка. – М., 2012. – 25 с.
2. Левушкин, Д. В. Интеллектуальная ситуационная система поддержки принятия решений при полетном диспетчерском управлении рейсами авиакомпаний : автореф. дис.... к. т. н.: 05.22.14. / Дмитрий Владимирович Левушкин; УВАУ ГА. – М., 2011. – 20 с.
3. Столяревская, Е. А. Конкурентоспособность ведущих компаний на мировом рынке авиауслуг: автореф. дис ... к. э. н.: 08.00.14 / Екатерина Анатольевна Столяревская; МГИМО. – М., 2009. – 27 с.
4. Чалий, С. Ф. Автоматизоване управління бізнес-процесами (моделі, методи і технології): автореф. дис... д. т. н.: 05.13.06 / Сергій Федорович Чалий; Харк. нац. ун-т радіоелектрон. – Харків, 2007. – 32 с.
5. Barrow, C. The business plan workbook: the definitive guide to researching, writing up and presenting a winning plan / C. Barrow, P. Barrow, R. Brown. –6 ed. – London: Kogan Page Publishers, 2008.– 416 p.
6. Bridgeland, D. M. Business modeling: a practical guide to realizing business value / D. M. Bridgeland, R. Zahavi. – Burlington: Morgan Kaufmann, 2009. – 387 p.
7. Covello, J. Complete book of business plans: simple steps to writing powerful business plans / J. Covello, B. J. Hazelgren. – Illinois: Sourcebook, 2006. – 506 p.
8. Holm, S. Seven step business plan / S. Holm, K. Blanchard. – Gretna: Pelican Publishing Company, 2007. – 123 p.

REFERENCES

1. Golubovskaia V. V. *Organizatsionno-metodicheskie osnovy sozdaniia edinoy informatsionno-raschetnoi sistemy (na primere hrazhdanskoi aviatsii)*. Avtoreferat Diss. [Organizational-methodical bases of creating a unified information and settlement system (on the example of civil aviation).Author's abstract.]. Moscow, 2012. 25 p.
2. Levushkin D. V. *Intellektualnaia situatsionnaia sistema podderzhki priniatiia resheniy pri poletnom dispetcherskom upravlenii reysami aviakompanii*: Avtoreferat Diss. [Intellectual situational decision support system in the flight control management of air flights.Author's abstract.]. Moscow, 2011. 20 p.
3. Stoliarevskaia E. A. *Konkurentosposobnost veduschih kompaniy na mirovom rinke aviauslug*. Avtoreferat Diss. [The competitiveness of leading companies in the global market of air services.Author's abstract.]. Moscow, 2009. 27 p.
4. Chalyi S. F. *Avtomatyzovane upravlinnia biznes-protsesamy (modeli, metody i tekhnolohii)*. Avtoreferat Diss. [Automated business process management (models, methods and technologies).Author's abstract.]. Kharkiv, 2007. 32 p.
5. Barrow C., Barrow P., Brown R. The business plan workbook: the definitive guide to researching, writing up and presenting a winning plan. London, Kogan Page Publ., 2008. 416 p.
6. Bridgeland D. M., Zahavi R. Business modeling: a practical guide to realizing business value. Burlington, Morgan Kaufmann, 2009. 387 p.
7. Covello J., Hazelgren B. J. Complete book of business plans: simple steps to writing powerful business plans. Illinois, Sourcebook, 2006. 506 p.
8. Holm S., Blanchard K. Seven step business plan. Gretna: Pelican Publ. Co., 2007. 123 p.

УДК 656: 65.011.8

*Марина Аджавенко, к. е. н., доц.
(доцент кафедри «Економіка та підприємство»,
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ПРИНЦИПИ І ФУНКЦІЇ ДОСЛІДЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ СКЛАДНИХ СИСТЕМ ЕКОНОМІКИ

У сучасній економіці головним фактором економічного зростання є інновації, ефективне впровадження і використання яких сприяє зміцненню конкурентних позицій компанії на ринку за рахунок якості продукції (послуг), підвищення рівня технічного та технологічного розвитку, а також розширення інтелектуального капіталу.

Компанія зможе створювати і розвивати конкурентні переваги за рахунок інноваційного процесу, визначаючи для себе інноваційний шлях розвитку.

Найбільш важливим в сучасній методології економічного аналізу є вивчення соціально-економічного розвитку на основі розвитку продуктивних сил, технологічного способу виробництва. Переорієнтація суспільства і роль людини в цій соціальній економічній системі стає найважливішим постулатом.

Метою роботи є формування основоположних принципів, факторів і функцій в питанні дослідження ефективного економічного розвитку сучасної соціально-економічної системи – підприємства залізничного транспорту. Перспективою подальшого дослідження має бути вирішення проблеми вибору ефективного інструментарію розробки та впровадження стратегії інноваційного розвитку означеної системи, оцінки економічного впливу факторів зовнішнього і внутрішнього середовища на інноваційний потенціал, що стане фундаментом у забезпеченні зростання її конкурентоспроможності.

Таким чином, дослідження і формування ефективності економічного розвитку складних соціально-економічних систем, до яких ми віднесли підприємства залізничного транспорту, залежить: по-перше, від пошуку системоутворюючих чинників; по-друге – від формування принципів системно-синергетичного розвитку системи; по-третє – від ефективної моделі системи управління розвитком інноваційної системи, сформованої на основі виділення трьох груп факторів, ефективність взаємодії яких залежить від функції управління інноваційним розвитком та їх гармонійного поєднання в процесі реалізації позначених функцій, що є необхідною умовою системно-синергетичного підходу до управління інноваційним розвитком підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: розвиток, економічний розвиток, економічне зростання, інноваційний розвиток.

© Аджавенко М. М., 2014

*Марина Аджавенко, к. э. н., доц.
(доцент кафедры «Экономика и предпринимательство»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ПРИНЦИПЫ И ФУНКЦИИ ИССЛЕДОВАНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СЛОЖНЫХ СИСТЕМ ЭКОНОМИКИ

В современной экономике главным фактором экономического роста являются инновации, эффективное внедрение и использование которых способствует укреплению конкурентных позиций компании на рынке за счет качества продукции (услуг), повышение уровня технического и технологического развития, а также расширения интеллектуального капитала.

Компания сможет создавать и развивать конкурентные преимущества за счет инновационного процесса, определяя для себя инновационный путь развития.

Наиболее важным в современной методологии экономического анализа является изучение социально-экономического развития на основе развития производительных сил, технологического способа производства. Переориентация общества и роль человека в этой социальной экономической системе становится самым важным постулатом.

Целью работы является формирование основополагающих принципов, факторов и функций в вопросе исследования эффективного экономического развития современной социально-экономической системы- предприятия железнодорожного транспорта. Перспективой дальнейшего исследования должно быть решение проблемы выбора эффективного инструментария разработки и внедрения стратегии инновационного развития обозначенной системы, оценки экономического воздействия факторов внешней и внутренней среды на инновационный потенциал, что станет фундаментом в обеспечении роста ее конкурентоспособности.

Таким образом, исследование и формирование эффективности экономического развития сложных социально-экономических систем, к которым мы отнесли предприятия железнодорожного транспорта, зависит: во-первых, от поиска системообразующих факторов; во-вторых, от формирования принципов системно-синергетического развития системы; в третьих, от эффективной модели системы управления развитием инновационной системы, сформированной на основе выделения трех групп факторов, эффективность взаимодействия которых, зависит от функции управления инновационным развитием и их гармонического сочетания в процессе реализации обозначенных функций, что является необходимым условием системно-синергетического подхода к управлению инновационным развитием предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: развитие, экономическое развитие, экономический рост, инновационное развитие.

Maryna Adzhavenko Ph.D.

(docent of «Economics of Enterprise» Chair

State Economy and Technology University of Transport)

**PRINCIPLES AND FUNCTIONS OF RESEARCH FOR EFFECTIVE
ECONOMIC DEVELOPMENT OF COMPLEX SYSTEMS ECONOMY**

In the modern economy the main factors of economic growth are innovation, effective implementation and use of which help to strengthen the competitive position of the company in the market due to the quality of products (services), increasing the level of technical and technological development, as well as the expansion of intellectual capital.

The company will be able to create and develop a competitive advantage through innovation process, determining for themselves the innovative way of development.

The most important in the modern methodology of economic analysis is to examine the socio-economic development based on the development of productive forces, technological mode of production. The reorientation of society and the role of person in this social economical system is becoming the most important postulate.

The aim of the article is the formation of the fundamental principles, factors and functions in the study of effective economic development of modern socio-economic system – railways companies. The prospect of further research is the solving of the problem to choose an effective tool of development and implementation of an innovative development strategy, indicated by the system, to assess the economic impact of external and internal environment factors on innovation potential, which will be the basis for the growth of its competitiveness.

Thus, the study of the efficiency formation for economic development of the complex socio-economic systems, to which we have assigned the company of rail transport, depends on the system factors search; secondly on the formation of the principles of system-synergetic development system; thirdly on the effective management of the development model for the innovation system, formed on the basis of allocation of the three groups of factors, the effectiveness of which interaction, depends on the features of innovative development and «orchestration» in the implementation of the designated functions, which is a prerequisite for system-synergetic approach to the management of innovative development of railway transport.

Keywords: development, economic development, economic growth, innovative development.

Актуальность теми. Переход экономики Украины на инновационный путь развития предопределяет динамику экономического роста и уровень конкурентоспособности предприятий внутри отраслей и в мировом хозяйстве.

Основным фактором экономического роста в современной экономике становятся инновации, эффективное внедрение и использование которых позволяет укрепить конкурентное положение предприятия на рынке за счет качества производимой продукции (услуг), повышения уровня технического и технологического развития, а также расширение интеллектуального капитала.

Определив для себя инновационный путь развития предприятия, смогут создать и постоянно развивать конкурентные преимущества с помощью инновационного

процесса – сущность которого состоит в системном, комплексном процессе превращения инновационной идеи в товар (услугу), протекающий под влиянием внешних и внутренних факторов, способные стимулировать или тормозить инновационное развитие предприятий.

Постановка проблемы. В настоящее время количество предприятий, осуществляющих инновации, очень мала, и зачастую процессы создания и внедрения новшеств на предприятиях носят хаотичный и нерегулярный характер. Для получения максимального эффекта от инновационной деятельности с перспективой инновационного развития необходимо улучшать экономическое состояние предприятий. Приоритетными задачами должны стать: разработка эффективных стратегий инновационного развития, методологических и методических подходов к построению моделей эффективного экономического развития современной социально-экономической системы, которой сегодня является хозяйственное предприятие. В значительной степени инновационное развитие происходит за счет влияния объемов его нематериальных активов (НМА) на инновационные изменения на предприятиях.

Эффективность формирования и развития инновационных систем предприятий железнодорожного транспорта, который можно отнести к сложной динамической системе экономики, зависит от их способа возникновения, а это может быть несколько моделей: эволюционная модель – переход происходит в результате бифуркационных процессов; влияния внешних факторов; механизма случайности; самогенеза.

Также следует отметить, что важнейшим в современной методологии экономического анализа является рассмотрение социально-экономического развития на базе развития продуктивных сил, технологического способа производства. Важнейшим постулатом становится переориентация и значение роли человека в этой системе мирохозяйствования. Еще одной важнейшей переменной процесса эффективного развития современной социально-экономической системы являются институты, которую можно связать с моральными нормами, ценностями и культурой общества – социальными активами общества.

Подчеркнув значение новой экономики – экономики базирующейся на информационно-интеллектуальных технологиях, обозначим, что в ее рамках возникает качественно новое общество, которое формирует собственную методологию социально-экономического прогресса, где можно выделить основные принципы, условия, методы и формы реализации условий функционирования и развития системы экономики.

Анализ последних публикаций. Вопрос управления развитием и инновационным развитием рассматривали Р. Л. Акофф [1], И. Ансофф [1], М. М. Бурмака [3], О. Бутник-Сиверський [4], В. А. Верба [5], В. Гейц [7], С. Глазьев, С. М. Ілляшенко [8], Л. Г. Мельник, М. Портер [8], Ю. В. Панченко [11], В. С. Рапопорт, Б. Санто, Л. Федулова [12], А. Чухно [13] и др. Говоря о развитии железнодорожного транспорта в Украине следует отметить работы Ю. С. Бараш, Н. И. Богомоловой, В. Н. Гурнака, В. Л. Диканя, В. П. Ильчука, Е. И. Зориной, Н. М. Колесниковой, Н. М. Королевой, М. В. Макаренко, Е. Н. Сича, В. Н. Самсонкина [13-15], Ю. М. Цветова и других.

Однако, несмотря на огромное количество публикаций, дискуссионным остается вопрос методологии формирования и исследования эффективного инновационного развития сложных систем экономики к которой можно отнести современную корпорацию – железнодорожный транспорт.

Исходя из этого, важно для дальнейшего исследования определить обозначенные ориентиры – оценку эффективности инновационного развития сложных систем экономики – предприятий железнодорожного транспорта.

Цель работы. Целью работы является формирование основополагающих принципов, факторов и функции в вопросе исследования эффективного экономического развития современной социально-экономической системы- предприятия железнодорожного транспорта. Перспективой дальнейшего исследования должно быть решения проблемы выбора эффективного инструментария разработки и внедрения стратегии инновационного развития обозначенной системы, оценки экономического воздействия факторов внешней и внутренней среды на инновационный потенциал, что станет фундаментом в обеспечении роста ее конкурентоспособности.

Изложение основного материала исследования. Одна из важных проблем в определении, формировании и развитии эффективного экономического развития системы – выявление сущности сил, которые объединяют множество элементов в одну систему, для этого явления применяется системообразующий фактор. Данная проблема является одной из главных проблем науки, поскольку, найдя фактор, мы находим систему.

Системообразующие факторы выполняют вполне определенные функции по отношению к системам [18]:

- выступают источником возникновения систем;
- играют важную роль в поддержании равновесия системы;
- обеспечивают процесс наследования в системах, память о ее коде.

Системообразующие факторы способствующие возникновению и развитию систем, это силы, которые способствуют ее образованию и являются чуждыми для ее элементов, не обуславливаются и не вызываются внутренней необходимостью к объединению. Они не могут играть главную роль, они случайны, но могут быть внутренними и необходимыми в масштабе той системы, в которую рассматриваемая входит как элемент. Эти факторы нередко бывают крайне противоположными той системе, которую они образуют. Наглядным примером может быть фактор внешнего врага, который приводит к консолидации наций, формированию государственных коалиций.

Данные факторы носят как внутренний, так и внешний характер. Внешние элементы образуемой системы индифферентны по отношению друг к другу; внутренние образуемая ими система выступает как единство подобных элементов.

Внутренние системообразующие факторы порождаются объединяющимися в систему отдельными элементами, группами элементов или всем множеством. Их перечень достаточно велик:

1. Общность природного качества элементов;
2. Взаимодополнение;
3. Факторы индукции;
4. Постоянные стабилизирующие факторы системообразования включают постоянные жесткие связи, обеспечивающие единство системы;
5. Связи обмена представляют собой сущность любого взаимодействия элементов, но характер обмена и его субстрат зависят от уровня развития взаимодействующих элементов или подсистем в системе;
6. Функциональные связи возникают в процессе специфического взаимодействия элементов систем [19].

Анализируя теоретические наработки определим основную цель исследования эффективности экономического развития сложной социально-экономической системы, как поиск закономерной взаимосвязи и общности проявления тех или иных сторон причинно-следственных связей.

Ретроспектива свидетельствует, что в процессе изучения причин формирования и изменения функциональной деятельности систем возникают вопросы относительно того, как и почему происходят те или иные явления, что закономерно приводит к поиску причинно-следственных связей в происходящих или происшедших явлениях и событиях. В зависимости от уровня знаний в разное время одним и тем же явлениям и событиям давались различные объяснения. Так, Аристотель считал фактором упорядочивания – форму, которая представляется активным началом по отношению к материи; К. Маркса – необходимость, противоречие и др. Древнегреческих философов-материалистов Гераклита и Анаксагора, которые ввели представление о «логосе» и «нусе». В древнекитайской философии – это развитие – Дао, представленное особой, самостоятельно существующей сущностью, отдельной от тех материальных тел, направленные изменения которых эта сущность представляет. Древнегреческий философ Эмпедокл впервые ввёл концепцию детерминации как всеобщей тенденции движения. Он же ввел две всеобщие тенденции движения – притяжение и отталкивание (соединение и разделение) – в виде антропоморфных образов «дружбы» и «вражды». Существенное продвижение в развитии и понимании причинно-следственных связей сделал Галилей, изложив основы теории подобия и размерности в своем труде «Беседы о математическом доказательстве начала двух новых наук». Теория подобия и размерностей объяснила, как количественные преобразования приводят к качественным изменениям. [13, 14, 15, 17, 20, 22, 23, 24].

Обобщая научные исследования в данном направлении определим, что сегодня в науке просматриваются два направления поисков системообразующих факторов: первое – естественнонаучное, заключается в том, что исследуются особенности, специфика, характер системообразующих факторов в каждой анализируемой системе; второе – характеризуется попытками выявить за спецификой, уникальностью, единичностью конкретных системообразующих факторов закономерность, присущую всем системам без исключения, но проявляющаяся по-разному в разноразмерных системах. Основной целью обозначенных исследований являлся поиск закономерной взаимосвязи и общности проявления тех или иных сторон причинно-следственных связей, что является сущностью детерминизма.

Продолжая развитие этих положений, Г. Гегель в «Энциклопедии философских наук» выдвигает принципы развития, подчёркивая детерминированный характер протекания этого процесса. Не отрицая хаотичность или статистический принцип в определении связей между локальными процессами, он утверждает действие глобальной закономерности, предопределяющей системность локальных процессов. Эта закономерность не возникает, она задана заранее как логическая необходимость. Г. Гегель обозначал, что системообразующим свойством обладает противоречие.

Положение о том, что ход событий во времени однозначно предопределён сцеплением причин и следствий, и всё, что может произойти в будущем, предопределено прошлым, нашло наиболее яркое отражение в высказываниях П. Лапласа в книге «Изложение систем света». Обоснование неизбежности логических следствий выступает своеобразным материалистическим вариантом фатализма [13]. Объеди-

ня принципы заложенные в аллометрии (*принцип строгой и стохастической детерминации*), П. Гольбах пытался объяснить причинно-следственные связи в управлении процессами самоорганизации [13].

В XIX веке особое внимание уделялось детерминистскому подходу в описании процессов управления и организации систем различного рода. Данная концепция с успехом применяется при объяснении биологической, психической, химической или космологической эволюции, а также эволюции технических систем. И так, находя строгие детерминированные связи в частных явлениях, которые позволяли ответить на вопросы: как и почему эти явления происходят, детерминизм остается бессильным при переходе к общим положениям развития, так как остается нераскрытым статистический принцип построения общего процесса.

Рассмотрение управления процессом самоорганизации требует обязательного учета обстоятельств, которые определяют его развитие. Признание единства законов управления развитием требует всё в большей мере установления наиболее общих системообразующих принципов вне зависимости от конкретной системы и среды её пребывания.

Накопление новых фактов в вопросах причинно-следственных связей, развития и управления в самоорганизующихся системах привело к появлению – теории самоорганизующихся систем или же науки «синергетика».

В оценке современного мироустройства И. Пригожин говорит о научной революции в исследованиях, так он отмечает, что сегодня акцент ставиться на исследование сложных систем, поскольку, только сложные системы способны к саморазвитию. «Сложность» – неотъемлемая часть мира динамических систем; сложные системы – относятся к классу неупорядоченных систем, характеризующиеся как переходные, что реализуется через механизм бифуркации и хаоса; диссипативные системы; наличие вероятностного развития; сложность – видимая неупорядоченность, к которой мы не имеем ключа [16].

Дальнейшее исследование проблемы управления в самоорганизующихся системах всё в большей мере приводило к пониманию того, что управляющим фактором системы является результат ее функционирования. Российский физиолог, основоположник теории функциональных систем Петр Кузьмич Анохин выдвинул идею: решающий и единственный фактор результат функционирования системы, который, будучи недостаточным, активно влияет на отбор именно тех степеней свободы из компонентов системы, которые при их интегрировании определяют дальнейшее получение полноценного результата. Согласно функциональной теории систем системообразующим фактором поведенческих актов признается доминирующая мотивация, формирующаяся на основе ведущей потребности организма. Встречается мнение, что системообразующим фактором является цель, время-будущее, время-прошлое, время-настоящее [20].

В общем, выделение пространства и времени как внешних системообразующих факторов условно, однако каждая конкретная система имеет свои пространственно-временные характеристики, которые мы можем определить как внутренние, присущие только ей и отличные от пространства и времени другой системы. Здесь наблюдается удивительное многообразие, например, временной детерминации, когда прошлое, настоящее и будущее формируют различные свои соотношения в системообразующих факторах систем.

Всё в большей мере становится очевидным, что управляющие процессы связаны с самосопражением системы и условиями её существования, которые выступают

как целостная единая система. Игнорирование этого положения не позволяет обнаружить системообразующие отношения и выделить детерминирующие условия развития системы.

В условиях возрастания роли неопределенности внешних и внутренних факторов деятельности социально-экономическая система требует внимания положения теории синергетики, как определяющего условия самоорганизации систем к управления эффективностью. Используя обозначенные положения, предложим принципы исследования и формирования эффективного экономического развития сложных социально-экономических систем. [20, 21, 22, 23, 13, 15, 24].

Определим, что для правильного понимания принципов развития необходимо рассматривать «среду» и «самоорганизующуюся систему» как единое целое [13].

Процесс самообновления любой системы протекает с учётом действия среды и отражает динамику развития системы, позволяет сформулировать такой принцип самоорганизации как единство системы и среды её существования.

Необходимость механизма, который мог бы обеспечить приспособление к минимальному изменению окружающей среды обуславливает принцип **опосредования результата** функциональной деятельности системы и выступает единственным фактором внутреннего системообразующего процесса-отношения в условиях среды окружения, данный процесс опосредования результата функциональной деятельности выступает внутренним системообразующим фактором на любом уровне самоорганизации системы независимо от её сложности, что ставит принцип опосредования в ранг общих принципов управления самоорганизацией.

Действие механизма самоорганизации, перехода от совокупности автономных систем к образованию их в связанную систему, обеспечивающих качественный скачок, с последующим повторением обозначенного процесса, объясняет **принцип изоморфизма** в обеспечении процесса управления формированием любых уровней самоорганизующихся систем.

Обозначенный принцип изоморфизма делает возможным перенос данных рассуждений на самые разнообразные области знаний. Что обуславливает **принцип вариантности формирования конечного результата**. Всякая система характеризуется набором параметров, играющих роль в её жизнеспособности. Мультипараметрический характер формирования конечного результата позволяет представить его [13, 17, 20, 21, 22] в виде произведения степенных одночленов

$$KR = \prod_{i=1}^N m_i^{\alpha_i}, \quad (1)$$

где m_i – значение i -го элемента системы; α_i – степень участия (влияния) элемента m_i в получении конечного результата; N – число элементов.

Различные значения элементов системы, но приводящие к одинаковому конечному результату, определяют некоторые эквипотенциальные состояния системы, выступающие отражением связей между элементами.

Это, очевидно, приводит к комбинаторной задаче: все многообразие факторов, порождающих множество системообразующих отношений, можно представить как некоторую сумму комбинаций их сочетаний. При ограниченном числе факторов множество системообразующих отношений будет конечным. Таким образом, конечный результат выступает в роли критерия подобия всевозможных состояний

функціональних систем. Многообразие исходных вариантов взаимообусловленных между собой отношений, которые обеспечивают достижение одинакового конечного результата, фактически лежит в основе принципа статистической организации проявления действия, как отражения целостного процесса управления системой «субъект-объектно-средовых» отношений.

Статистический принцип обеспечения одинакового конечного результата из некоторого множества вариантов естественно сопровождается нелинейностью протекания процесса выбора из конкурентных, одновременно возникших исходных состояний. В этом процессе происходит непрерывный отбор более целесообразных решений. Критерием отбора служит принцип минимума расхода энергии системой на получение одного и того же конечного результата. Дальнейшие исследования и детализации механизмов процесса управления дал возможность сформулировать принцип дихотомии в организации управления динамическими системами (принцип положительной и отрицательной обратной связи).

Для сохранения оптимального состояния одинаково важны обе формы обратной связи, как положительная так и отрицательная, поскольку вместе они образуют дихотомическую пару, позволяющую сохранить равновесное состояние системы в условиях динамического изменения среды.

Возможность выбора того или иного варианта развития ответной реакции системы и дальнейшее сужение этой вариантности ставят вопрос о механизме такого выбора, что заложено в принципе наименьшего действия, способствующего выбору наиболее экономичного способа достижения конечного результата, минимум энергетических затрат для обеспечения необходимых условий функционирования в данной среде.

Диалектически связанным с принципом наименьшего действия выступает принцип узкого места, который обеспечивает целостность системы, регулирует перераспределение имеющегося потенциала и его концентрацию на своё «расширение». Принцип наименьшего действия депонирует потенциал системы, а принцип узкого места – расходует его. Однако в этой динамике остаётся открытым вопрос оптимизации границ их равновесного отношения. В мультипликативной организации конечного результата, которой и определяется статистический принцип его достижения, принцип «минимума» определяет конкретный вариант развития процесса при выборе предпочтительного варианта достижения цели.

Дальнейшим исследованием и решением поставленной цели работы, является формирование модели эффективного управления инновационным развитием на основе принципов системности заложенных выше, в нашей работе будем использовать три группы факторов, а именно функции, что должна выполнять система; данные, которые формируются факторами внешней и внутренней среды и используются при выполнении функции; процессы – обуславливающие эффективность инновационного развития системы (рис. 1).

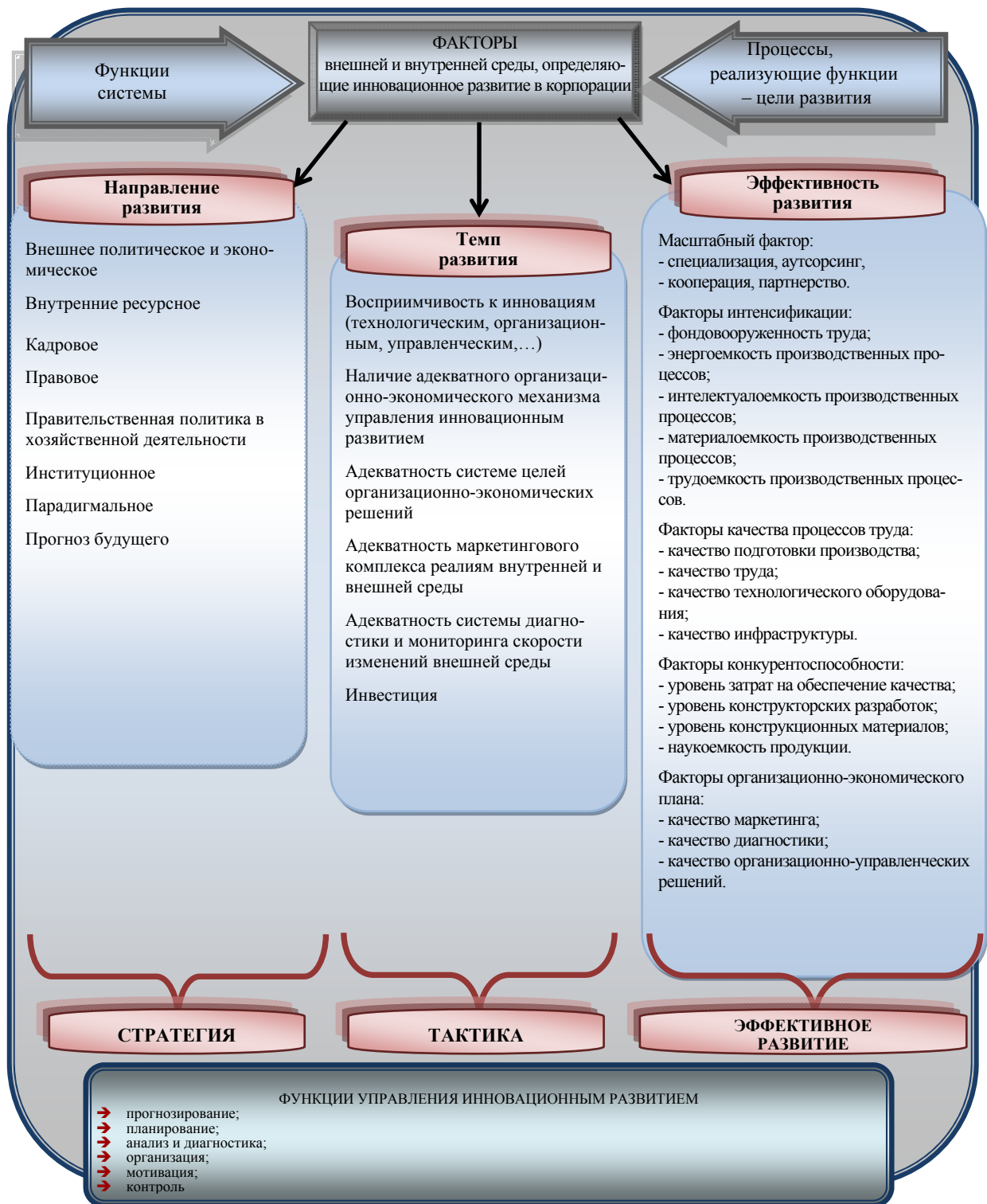


Рис. 1. Модель инновационного развития системы с использованием понятийного аппарата теории системно-синергетического развития
 Источник: Собственная разработка

Рассматривая системно-синергетический подход к управлению развитием определим и охарактеризуем его на основе функции управления развитием, которые связываю воедино обозначенные группы факторов (рис. 2).

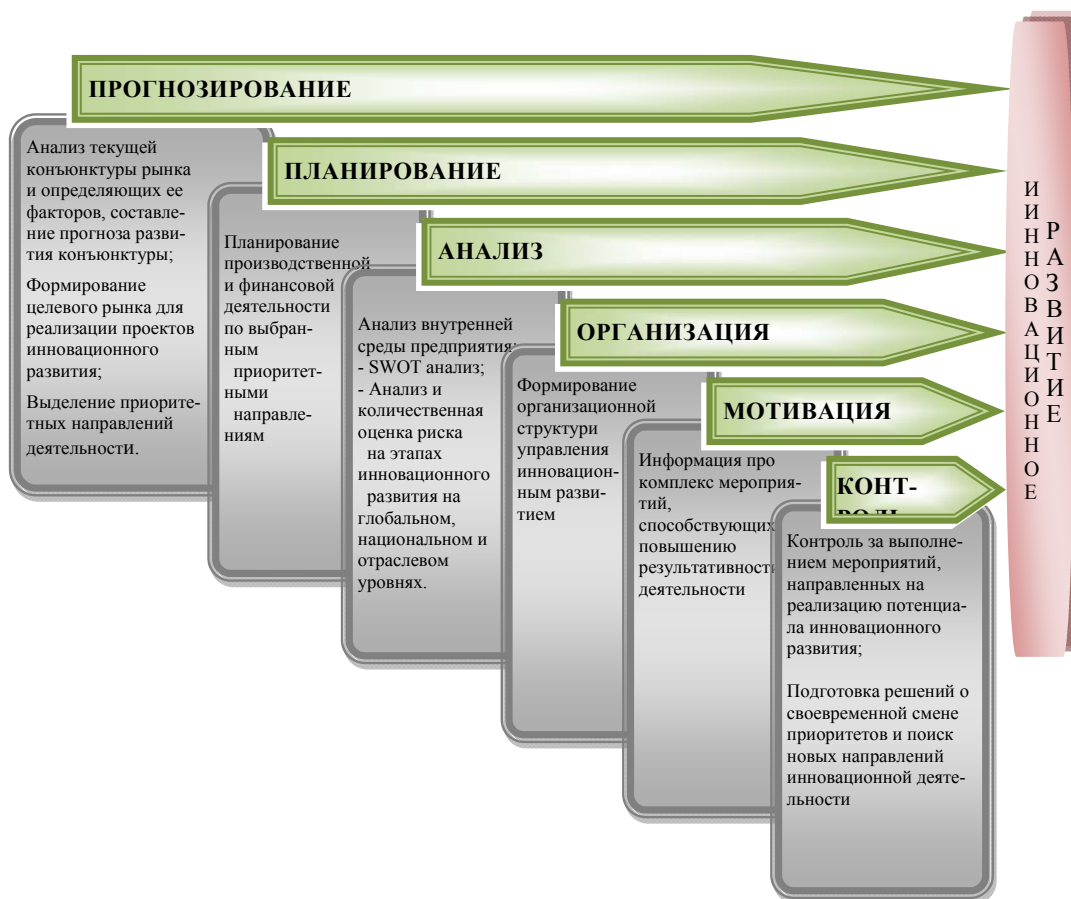


Рис. 2. Функции формирования эффективного управления инновационным развитием

Источник: Собственная разработка

Выводы и предложения. Таким образом, исследование и формирование эффективности экономического развития сложных социально-экономических систем, к которым мы отнесли предприятия железнодорожного транспорта, зависит: во-первых – от поиска системообразующих факторов; во-вторых от формирования принципов системно-синергетического развития системы; в третьих – от эффективной модели системы управления развитием инновационной системы, сформированной на основе выделения трех групп факторов, эффективность взаимодействия которых, зависит от функции управления инновационным развитием и их гармонического сочетания в процессе реализации обозначенных функций, что является необходимым условием системно-синергетического подхода к управлению инновационным развитием предприятий железнодорожного транспорта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Акофф Р. Л. Планирование будущего корпорации / Р. Л. Акофф – М.: Прогресс, 1985. – 328 с.
2. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия / Перев. с англ.; Под ред. Ю. Н. Кантуревского. – СПб.: Изд. «Питер», 1999. – 416 с.
3. Бурмака М. М., Бурмака Т. М. Управління розвитком підприємства на прикладі підприємств будівельної галузі. [монографія]. – Харків: ХНАДУ, 2011. – 204 с.
4. Бутнік-Сіверський О. Інноватика та інтелектуальна економіка (теоретико-методичний аспект) // Теорія і практика інтелектуальної власності. – № 6. – 2007. – С. 68 – 81.
5. Верба В. А., Гребешкова О. М. Управління розвитком компанії: теоретичні та прикладні проблеми сьогодення // Економіка и управление. – № 5. – 2009. – С. 40 – 45.
6. Верба В. А. Розвиток компанії на принципах процесного управління // Стратегія розвитку України: економіка, соціологія, право. Науковий журнал. – 2008. – № 1-2. – С. 517 – 526.
7. Гець В. М., Семиноженко В. П. Інноваційні перспективи України. – Харків: Константа, 2006. – С. 246 – 247.
8. Ілляшенко С. М. Проблемы и перспективы рыночно ориентированного управления инновационным развитием: [монографія]. – Сумы: ТОВ «Друкарський дім Папірус», 2011. – 644 с.
9. Портер М. Э. Конкуренция.: Пер. с англ. – М.: Изд. дом «Вильямс», 2002. – 496 с.
10. Панченко Ю. В., Куклін В. М. Формування стратегії інноваційного розвитку промислових підприємств. // Економічні інновації. – 2012. – № 47. – С. 222 – 228.
11. Федулова Л. І. Економіко-технологічний аспект регіональних теорій розвитку. – Режим доступа к статье: nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/ET/2012_1/5_Fedul.pdf
12. Чухно А. А. Твори: У 3-х т. – Т. 2. Інформаційна, постіндустріальна економіка – К.: НДФІ, 2006. – 512 с.
13. Самсонкин В. Н. Метод статистической закономерности в управлении безопасностью движения на железнодорожном транспорте / В.Н.Самсонкин, В. А. Друзь. – Донецк: ДОНИЖТ, 2005. – 160 с.
14. Самсонкин В. Н. Теоретические основы автоматизированного контроля человеческого фактора в человеко-машинных системах на железнодорожном транспорте / Диссер. на соиск. уч. степени доктора техн. наук. – Харьков, 1997. – 440 с.
15. Самсонкин В. Н., Соколов А.И. Управление безопасностью движения на железнодорожном транспорте Украины // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 1997. – №4. – С. 110.
16. Пригожин И., Стенгерс И. Порядок из хаоса: Новый диалог человека с природой: / Пер. с англ.; Общ. ред. В. И. Аршинова, Ю. Л. Климонтовича и Ю. В. Сачкова. – М.: Прогресс, 1986.
17. Бузырев В. В., Строкин К. Б., Чепаченко Н. В. Методология комплексного подхода к управлению развитием строительным предприятием в условиях экономического кризиса // Известия ИГЭА «Проблемы теории и практики управления». – 2009. – №2 (64). – Режим доступа к статье: <http://elibrary.ru>
18. Сардак С. Е. Механизм управления социально-экономической системой. // Европейский вектор экономического развития. – 2010. – № 1 (8). – С. 191 – 201.
19. Сурмин Ю. П., Туленков Н. В. Методология и методы социологических исследований: Учеб. пособ. – К.: МАУП, 2000.
20. Анохин П. К. Узловые вопросы функциональной системы. – М.: Наука, 1980. – 287 с.
21. Ахиезер Н. И. Вариационное исчисление. – Харьков: Вища школа, 1981. – 168 с.
22. Берталанфи Л. Общая теория систем. Критический обзор. //Исследования по общей теории систем. – М.: Наука, 1969. – С. 57.
23. Берталанфи Л. История и статус общей теории систем // Системные исследования. Ежегодник. – М.: Наука, 1973. – С. 29 – 34.
24. Седов Л. И. Теория подобия и размерности. – М.: Наука, 1980. – 427с.

REFERENCES

1. Akoff, R. P. *Planirovanie budusheho korporatsii* [Planning for the future of the corporation]. Moskva. Progress., 1985. 328 p.
2. Ansoff, I. *Novaia korporativnaia stratehia* [The new corporate strategy]. Sent Petersburg. Peter. 1999. 416 p.

3. Burmaka, M. M., Burmaka, T. M. *Upravlinnia rozvitkom pidpriemstva na prukladi pidpriemstv budivelnoi haluzi*. [Management of development on the example of the construction industry]. Khar'kov. KHHADU. 2011. 204 p.
4. Butnik-Siverskii, O. *Innovatika ta intelektualna ekonomika (teoretuko-metoduchnii aspekt)*. [Innovation and Intellectual economics (theoretical and methodological aspects)]. *Teoria i praktika intelektualnoi vlasnosti* [Theory and practice of intellectual property], 2007. issue 6, pp. 68-81.
5. Verba, V. A. Grebeshkova, V. A. *Upravlinnia rozvitkom kompanii: teoretichni ta prukladni problemy s'ohodennai*. [Managing the development of theoretical and applied problems of today]. *Ekonomika i menedzhment*. [Economy and management], 2009. issue 5, pp. 40-45.
6. Verba, V.A. *Rozvitok kompanii na principakh protsesnoho upravlinnia*. [The development of the principles of process management]. *Stratehia rozvitku Ukrainy ekonomika, sotsiologia i pravo*. [Strategy of Ukraine: economics, sociology, and law], 2008, issue 1-2, pp. 517-526.
7. Heiets, V. M., Seminozhenko, V. P. (2006). *Innovatsiini perspektivi Ukrainu*. [Innovative perspectives of Ukraine]. Kharkov. Constant, 2006. pp. 246 – 247.
8. Iliashenko, S. M. *Problemy i perspektivy rynochno-orientirovanoho upravlenia innovatsionnym rozvitiem*. [Problems and Prospects Market-oriented management of innovation development]. Sumy. Papyrus Printing House. 2011. 644 p.
9. Porter, M. E. *Competition*. Moskva. Williams. 2002. 496 p.
10. Panchenko, V., Kuklin, V. M. *Formuvannia stratehii innovacionnoho rozvitku promyslovukh pidpriemstv*. [Formation of the strategy of innovation development of companies]. *Ekonomichni innovatsii*. [Economic innovation], 2012, issue 47. pp. 222-228.
11. Fedulova, L. I. *Ekonomiko-tekhnolohichnii aspekt rehionalnikh teorii rozvitku*. [Economy and technological aspect of regional theory of development]. – Available at: [nbuv.gov.ua/portal / Soc_Gum / ET / 2012_1 / 5_Fedul.pdf](http://nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/ET/2012_1/5_Fedul.pdf)
12. Chukhno, A. A. *Tvori v 3 tomax*. [Works: In 3 vols.] – T. 2. *Information, post-industrial economy*. Kiev. NDFI. 2006. 512 p.
13. Samsonkyn, V. N. *Metod statisticheskoi zakonomernosti v upravlenni bezopastnostiu na zheleznodoroznom transporte*. [The method of statistic regularity in safety control for rail transport]. Donetsk. DONYZHT. 2005. 160 p.
14. Samsonkin, V. N. *Teoreticheskie osnovi avtomatizirovanoho kontrolai chelovecheskoho faktora v cheloveko-mashinykh sistemakh na zheleznodoroznom transporte*. [Theoretical Foundations of automated control of the human factor in human-machine systems in railway transport]. (Doctoral dissertation). Kharkov. 1997. 440 p.
15. Samsonkin, V. N., Sokolov, A. I. *Upravlenie bezopastnostiu dvizhenia na zheleznodoroznom transporte Ukrainu*. [Safety management in railway transport of Ukraine]. *Informachiino-keruichi systemu na zaliznichnomu transporti*. 1997, issue 4, p. 110.
16. Prigozhin, I., & Stengers, I. *Order out of chaos*. Moscow: Mir. 1986.
17. Buzyrev, V. V., Strokin, K. B., Chepachenko, N. V. *Metodolohiia kompleksnoho podkhoda k upravleniui rozvitiem stroitelnum predpriatiem v usloviaiikh ekonomicheskoho krizisa*. [Methodology integrated approach to building enterprise development in the economic crisis]. *Izvestia IGA: Problemy teorii i praktiki menedzhmenta*. [News ISEA: Problems of the theory and practice of management], 2009. issue №2 (64). Available at: <http://elibrary.ru>
18. Sardak, S. E. *Mekhanizm upravleniia sotsialno-ekonomicheskou sistemoi*. [The control mechanism of socio-economic system]. *Evropeiskii vector ekonomichnoho rozvitiia*. [European vector of economic development], 2010. issue 1 (8), pp. 191-201.
19. Surmin, Y. P., Tulenkov, N. V. *Metodolohiia i metodi sotsiologicheskikh isledovani*. [Methodology and methods of sociological research]. Kiev. MAUP. 2010.
20. Anokhin, P. K. *Uzlovii voprosi funktsionalnoi sistemi*. [Key issues of a functional system]. Moskva. Nauka. 1980. 287 p.
21. Akhiezer, N. I. *Variatsionoe ischislenie*. [The calculus of variations]. Kharkov. Vishcha School. 1981. – 168 p.
22. Bertalanffy L. *Obshaia teoria system. Kritizeskii obzor*. [General systems theory. Critical Review]. *Issledovania po obshei teorii sistem*. [Studies on general systems theory]. Moskva. Nauka. 1969. p. 57.
23. Bertalanffy L. *Istoria I status obshei teorii sistem*. [History and status of general systems theory]. *Sistemnie issledovania*. [System Research. Yearbook]. Moskva. Nauka. 1973. pp. 29-34.
24. Sedov, L.I. *Teoria podobia I razmernosti*. [Similarity theory and dimension]. Moskva. Nauka. 1980. 427 p.

УДК 338.47; 656.078.8; 656.025 330.5; 330.131.5; 658.17

*Леонід Бакаєв, д. е. н.
(професор кафедри «Менеджмент організацій»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Анна Брайковська, к. е. н.
(доцент кафедри «Менеджмент організацій»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД УПРОВАДЖЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В ДІЯЛЬНІСТЬ ОПЕРАТОРІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті виявлено напрями впровадження соціальної відповідальності операторів залізничного транспорту з урахуванням міжнародного досвіду, наведено особливості моделей корпоративної соціальної відповідальності, обґрунтовано перспективність з точки зору прибутковості і рентабельності впровадження європейської моделі соціальної відповідальності. Авторами впорядковано алгоритм соціально-відповідальної діяльності підприємства. Окреслено основні напрями впровадження соціальної відповідальності операторами залізничного транспорту. Розглянуто приклади впровадження соціальної відповідальності у діяльність операторів Великобританії, Швеції, США.

Основними напрямками впровадження соціальної відповідальності операторами залізничного транспорту є, зокрема, такі: – забезпечення «сталості мобільності»; – зниження викидів в атмосферу; – зменшення впливу на навколишнє середовище за рахунок використання для тяги поїздів енергії, що виробляється з використанням відновлюваних джерел (води і вітру); – надання можливості пасажиром брати участь певною мірою у компенсації шкоди навколишньому середовищу, що наноситься їх поїздками. Перевагами впровадження принципів соціальної відповідальності є, зокрема: – виявлення прихованих важелів підвищення ефективності господарської діяльності, особливо це стосується технологічних процесів; – підвищення мотивації та продуктивності працівників; – зростання вартості нематеріальних активів.

Ключові слова: оператор залізничного транспорту, соціальна відповідальність, корпоративна соціальна відповідальність, КСВ, стала мобільність, перевезення, ЄС, США

© Бакаєв Л. О., Брайковська А. М., 2014

Леонид Бакаев, д. э. н.

(профессор, заведующий кафедрой «Менеджмент организаций», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Анна Брайковская, к. э. н.

(доцент кафедры «Менеджмент организаций», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье выявлены направления внедрения социальной ответственности операторов железнодорожного транспорта с учетом международного опыта, приведены особенности моделей корпоративной социальной ответственности, обоснована перспективность с точки зрения прибыльности и рентабельности внедрения европейской модели социальной ответственности. Авторами упорядочен алгоритм социально-ответственной деятельности предприятия. Определены основные направления внедрения социальной ответственности операторами железнодорожного транспорта. Рассмотрены примеры внедрения социальной ответственности в деятельность операторов Великобритании, Швеции, США.

Основными направлениями внедрения социальной ответственности операторами железнодорожного транспорта являются, в частности, такие: – обеспечение «устойчивой мобильности»; – снижение выбросов в атмосферу; – уменьшение воздействия на окружающую среду за счет использования для тяги поездов вырабатываемой с использованием возобновляемых источников энергии (воды и ветра); – предоставление возможности пассажирам в определенной мере участвовать в компенсации вреда окружающей среде, наносимого их поездками.

Преимуществами внедрения принципов социальной ответственности являются, в частности: – выявление скрытых рычагов повышения эффективности хозяйственной деятельности, особенно это касается технологических процессов; – повышение мотивации и производительности работников; – рост стоимости нематериальных активов.

Ключевые слова: оператор железнодорожного транспорта, социальная ответственность, корпоративная социальная ответственность, КСО, устойчивая мобильность, перевозки, ЕС, США.

*Leonid Bakaiev, Doctor of Economic Sciences
(Professor, Head of the Management and organization Chair,
The State Economy and Technology University of Transport)
Anna Braikovska, Ph.D.
(Docent of the Management and organization Chair,
The State Economy and Technology University of Transport)*

**INTERNATIONAL EXPERIENCE OF SOCIAL RESPONSIBILITY
IMPLEMENTATION IN ACTIVITIES OF RAIL TRANSPORT
OPERATORS**

The article identifies areas of implementation of railway transport operators' social responsibility based on international experience. The authors sequence the features of the corporate social responsibility model. The introduction of the European model of social responsibility is the most promising in terms of profitability. The algorithm of a socially responsible enterprise has been ranked. The article considers the examples of social responsibility implementation in the activities of operators in the UK, Sweden, the USA.

The main areas for implementation of social responsibility of railway transport operators are: – ensuring «sustainable mobility»; – reduction of emissions into the atmosphere; – reducing the impact on the environment through the use of traction for trains powered by renewable energy sources (wind and water); – enabling passengers to extent participation in the compensation of environmental damage caused by their travel. The advantages of implementing the principles of social responsibility are, in particular: – finding out the hidden levers improve the efficiency of economic activities, especially in manufacturing processes; – increasing the motivation and productivity of employees; – increase in the cost of intangible assets.

Keywords: operator of rail transport, social responsibility, corporate social responsibility, CSR, sustainable mobility, transport, EU, the USA

Постановка проблеми. 25 червня 2014 р. ухвалено постанову Кабінету міністрів України «Про створення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» [1], що по суті є початком реформування залізничного транспорту. На разі Державна адміністрація залізничного транспорту України («Укрзалізниця») проводить інвентаризацію свого майна і оцінку активів. До створюваного публічного акціонерного товариства ПАТ «Українська залізниця», початок господарської діяльності якого заплановано на 2015 р., увійдуть підприємства, організації та установи залізничного транспорту загального користування, а також державні пакети акцій господарських товариств, що здійснюють ремонт тягового рухомого складу і виготовляють залізобетонні конструкції та шпали. 100% акцій створеного ПАТ на базі «Укрзалізниці» належатиме лише державі. Після ухвалення урядом України постанови «Про затвердження статуту і організації діяльності публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» відбудеться державна реєстрація АТ «Укрзалізниця» і буде завершено формування майнового комплексу, а також побудована структура управління АТ «Укрзалізниця» і створено 25 філіалів, таким чином буде створена вертикально-інтегрована система управління з єдиним центром обслуговування всіх фінансових потоків. На разі у формі акціонерного това-

риства функціонують залізниці США, Росії (РЖД), Німеччини (Deutsche Bahn AG), Польщі (Polske Koleje Panstwowe S.A.) та інших країн. Другий етап реформи, яким передбачено розвиток конкуренції на ринку вантажних і пасажирських залізничних перевезень, заплановано розпочати приблизно в 2016 р.

На сьогодні в умовах 80-90% спрацьованості рухомого складу, невідповідності сучасним вимогам за якістю послуг необхідно невідкладно провести реформи і обов'язково врахувати досвід інших країн – як позитивний, так і негативний. Згідно з позицією вищої керівної ланки «Укрзалізниці» [2], ключовими чинниками, на яких на першому етапі реформи зосереджена увага, є економічна ефективність і соціальна відповідальність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню поняття соціальної відповідальності свого часу приділили увагу провідні науковці-економісти Ховард Р. Боуен, П. Друкер., Ф. Котлер, М. Мескон, М. Фрідман. В сучасних умовах гострої конкуренції особливостям управління господарською діяльністю на засадах сталого розвитку та впровадженню соціальної відповідальності приділяють увагу все більше вітчизняних і зарубіжних науковців.

Юзик Л.О. зазначає, що модель соціально-орієнтованої конкурентоспроможності, на відміну від традиційної, заснована на екології, менеджменті якості, інноваціях, на підвищенні репутації в очах цільових груп; в якості інструментів використовує соціальний капітал, суспільну довіру та репутаційний капітал. Дослідник пропонує концепцію соціально-відповідальної конкурентоспроможності підприємства як науковообґрунтований задум підприємства, який ґрунтується на ухваленні обґрунтованих соціально-орієнтованих рішень, що забезпечують оптимальний соціально-конкурентний синтез і одержання довгострокових стійких конкурентних переваг [3]. Ткаченко Н.О., Червоненко Н.М., Книш Є.Г. обґрунтовують, що соціалізація менеджменту в умовах кризових процесів виявляється у переході від концепції тотального управління якістю до системи антикризового менеджменту, до соціально-орієнтованої концепції управління [4].

Зайцева О.І. зазначає, що впровадження стандартів корпоративної соціальної відповідальності (КСВ) є засобом вдосконалення бізнес-процесів компанії, покращення її ділової та загальносуспільної репутації, мінімізації ризиків, посилення мотивації та зростання продуктивності праці співробітників, поліпшення економічних показників підприємства, підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства, зростання ефективності управління та забезпечення збалансованого розвитку компанії, регіону, країни [5]. Козин Л.В. розглянула взаємозв'язок корпоративної соціальної відповідальності та конкурентоспроможності сучасного підприємства з точки зору її впливу на ключові критерії формування конкурентних переваг [6]. В той же час актуальне питання інтеграції міжнародного досвіду соціальної відповідальності у господарську діяльність вітчизняних операторів залізничного транспорту не набуло достатнього висвітлення.

Мета статті – виявити напрями впровадження соціальної відповідальності операторів залізничного транспорту з урахуванням міжнародного досвіду.

Виклад основного матеріалу дослідження. Орієнтація підприємства транспорту на успіх у довгостроковій перспективі обумовлює актуальність управління на засадах сталого розвитку, основою керуваності якого є системний підхід та інформаційні технології, де під сталим розвитком розуміємо досягнення балансу між задоволенням сучасних потреб людства і захистом інтересів майбутніх поколінь, включаючи їхню потребу в безпечному і здоровому навколишньому середовищі.

Відповідно до задекларованих у Білій книзі принципів розвитку європейського транспортного простору, компанії-оператори повинні задовольняти зростаючі вимоги конкурентного ринку, забезпечуючи виконання критеріїв «сталості мобільності» людей і вантажів при дотриманні безпеки та економічної ефективності для всіх зацікавлених сторін, де, згідно з трактуванням Європейської Асоціації Інтермодальності, «стала мобільність» передбачає будь-який спосіб або організаційну форму пересування, що дозволяють знизити рівень впливу на навколишнє середовище, включаючи «зелену» (екологічну), інноваційну логістику.

Згідно з визначенням Європейського альянсу корпоративної соціальної відповідальності, який започатковано у 2006 р., КСВ – це концепція залучення соціальних і екологічних напрямів у діяльність бізнесу на засадах добровільності та взаємодії між усіма зацікавленими сторонами (групами впливу) [8, с.10]. Проте це визначення не висвітлює мету соціально-відповідальної діяльності.

Погоджуємося з більш широким тлумаченням, КСВ – це система послідовних економічних, екологічних та соціальних заходів компанії, реалізованих на основі постійної взаємодії із зацікавленими сторонами (стейкхолдерами) і спрямованих на зниження нефінансових ризиків, довгострокове поліпшення іміджу і ділової репутації компанії, а також на зростання капіталізації та конкурентоспроможності, що забезпечують прибутковість і сталий розвиток підприємства [9].

Схему алгоритму соціальної відповідальності підприємства представлено на рис.1.

Варто зазначити, що покращення ділової репутації за рахунок соціальної відповідальності обумовлює підвищення інвестиційної привабливості, а також потенційно забезпечує підґрунтя для більш ефективного розвитку нових ринків і напрямів бізнесу. Активна соціально-відповідальна позиція компанії може призвести до скорочення операційних витрат, наприклад, за рахунок скорочення відходів виробництва або їх переробки, збільшення ефективності використання електроенергії або продажу перероблених матеріалів тощо. Побудова соціально-відповідальної корпоративної культури, політика найму на основі спільної системи цінностей дозволяє знизити плинність кадрів, забезпечити нематеріальну мотивацію співробітників та позитивно вплинути на продуктивність праці.

На разі традиційно виокремлюють три основні моделі корпоративної соціальної відповідальності (табл. 1). З точки зору планування інвестиційних проектів, європейська модель є привабливішою при оцінці соціально відповідальної поведінки компанії, оскільки може бути виміряною конкретними результатами, у тому числі й грошовими. Розглянемо міжнародний досвід соціальної відповідальності операторів залізничного транспорту.

На міжнародному ринку послуг конкурентними перевагами залізничного транспорту традиційно вважають економію часу і менше забруднення навколишнього середовища. Іншими словами, в оцінці економічної вигоди, що використовується для обґрунтування будівництва нової лінії або заходів в розвиток існуючої залізниці, зазвичай враховується фактор економії часу пасажирів і користувачами автомобільних доріг. За даними American Association of State Highway & Transportation Officials, стандартний багатоосний автопоїзд максимально допустимої маси (36,2 т) здійснює на дорогу руйнуючий вплив, еквівалентний впливу 9600 легкових автомобілів. В Італії та Франції деякі оператори приватних автомобільних доріг інвестують у розвиток залізничних сполучень як «засіб зниження зносу і руйнування приватних доріг» [9].

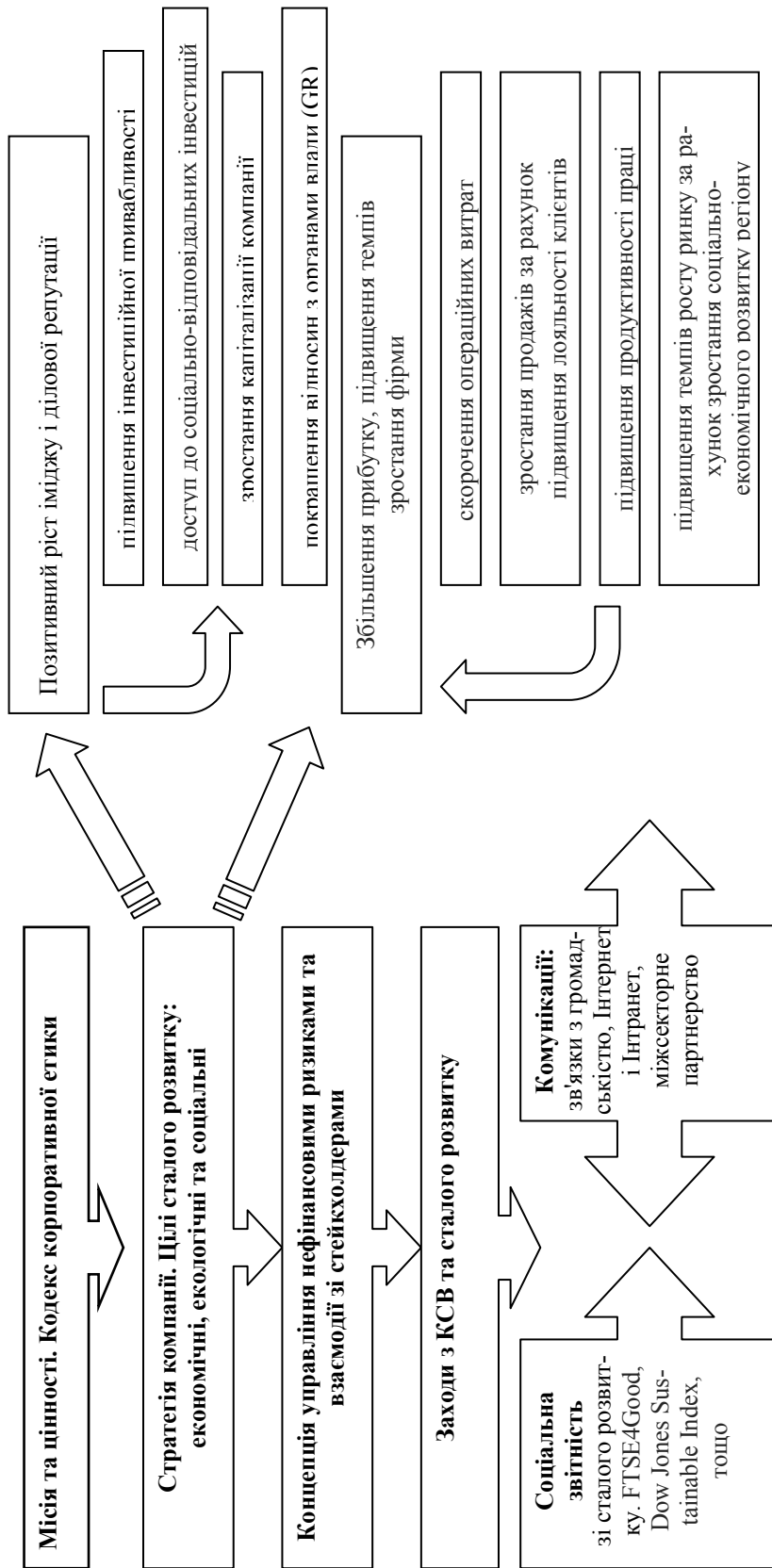


Рис. 1. Алгоритм соціально-відповідальної діяльності підприємства

Джерело: впорядковано автором

Таблиця 1. Особливості моделей корпоративної соціальної відповідальності

Модель	Особливості підходу	Основні принципи та об'єкти	Переваги та Недоліки підходу
Американська модель	філантропічний підхід, що передбачає розподіл частини прибутку компанії для інвестування її суспільно-корисних ініціатив	Екологічність роботи компанії. ступінь гармонійної інтеграції компанії в навколишнє співтовариство. Стабільність і надійність. Компанія, що активно вкладає в добродійність, повинна мати достатньо прибутку для того, щоб не тільки забезпечити підтримку власної діяльності, а й для того, щоб витратити частину цього прибутку на потреби інших.	«+»: Досить легко втілюється в життя, резульгати її реалізації часто є публічно наочними. У разі грамотного втілення, знаходиться найбільш жвавий відгук з боку населення, громадських організацій і персоналу «-»: не має на меті підвищення прибутку підприємства
Європейська модель	соціально-відповідальна діяльність компанії пов'язана з досягненням її бізнес-цілей і є частиною стратегії створення додаткової інвестиційної привабливості компанії.	— розвиток персоналу компанії, — внесок в розвиток муніципальних утворень, де розташовані виробничі потужності компанії, — природоохоронна діяльність, — розвиток науки, освіти і технологій, — добродійні внески за участю працівників компанії, — програми приведення діяльності компанії відповідно до світових галузевих стандартів.	«+»: Практично всі ініціативи, що фінансуються компанією в рамках такої моделі, мають безпосередньо стосуватися підвищення прибутку «-»: прагматичний підхід вимагає виваженої комунікаційної політики
Азійська модель	передбачає соціальну згуртованість на рівні компанії і ділову згуртованість на рівні індустріальної групи. характерним є сприйняття підприємства як «виробничої сім'ї»	— «виробнича сім'я», — «довічний найм», — «принцип старшинства»	«+»: Нівелює загрозу плінності кадрів, забезпечуючи підґрунтя для цілісної системи цінностей та формування сталих конкурентних переваг. «-»: Невіддільна від культури та менталітету.

Джерело: впорядковано автором

У Великобританії було проведено масштабне дослідження з метою виявлення сценаріїв можливого розвитку залізниць до 2040 р. [10]. Потенційні фактори впливу, що визначають і сприяють змінам, мають високий потенціал впливу на розвиток галузі було скомпоновано в декілька груп: – **соціальні** (зокрема підвищення мобільності населення); – **технологічні** (зокрема ті, що впливають на характеристики і можливості перспективного рухомого складу); – **екологічні** (відображення здатності суспільства реагувати на зміни клімату укупі з ростом цін на енергоносії та матеріали); – **економічні** (що характеризують, як зовнішні витрати за всіма видами транспорту трансформуються у внутрішні і як враховуються макроекономічні показники, одержувані кореляцією між темпами загального економічного зростання в країні і збільшенням популярності залізничного транспорту); – **політичні** (ставлення до доступності громадського транспорту, житлової політики, характер і пріоритет витрат на автомобільний транспорт); **організаційні** (необхідність жорсткості контролю за витратами, з одного боку, та вдосконалення обліку і планування, з іншого). Зважаючи на всі фактори впливу британські експерти сформулювали 4 сценарії розвитку залізничного транспорту до 2040 р., що відображають вплив ринку, а також зміну ставлення суспільства до необхідності здійснювати поїздки (див. рис. 2).

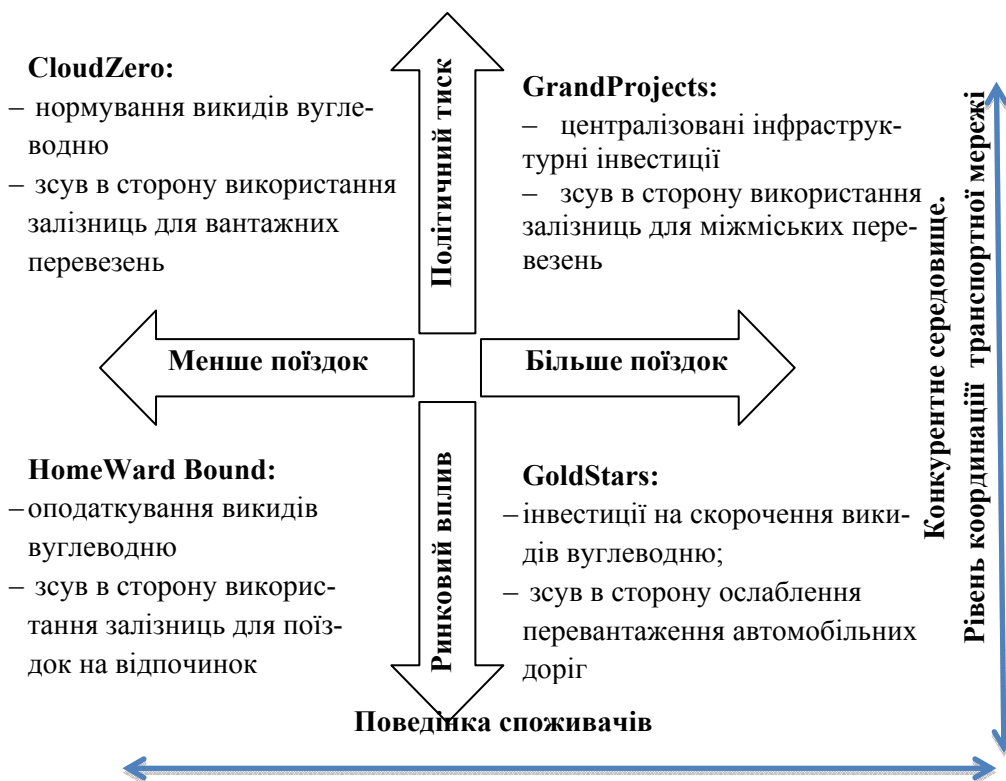


Рис. 2. Сценарії розвитку залізниць Великобританії до 2040 р.
Джерело: [10].

Представлені сценарії є скоріш екстремально окресленими ситуаціями, можливими в силу взаємодії факторів впливу та прояву їх сукупного ефекту в часі. Вони також можуть стати ілюстраціями рішень, які належить приймати залізничному транспорту Великобританії в найближчі роки. Найімовірніше, в 2040 р. для залізничного транспорту буде характерна комбінація елементів усіх сценаріїв.

Після моделювання сценаріїв було розроблено триелементну стратегію, що окреслила дії, які важливо ініціювати вже зараз, щоб забезпечити галузі сталий розвиток у перспективі. Ця стратегія стосується питань експлуатації, енергетичної політики та якісних характеристик поїздки в цілому.

Перший елемент стратегії фокусується на управлінні експлуатаційною діяльністю, особливо в частині оптимального використання провізної здатності. Ефективне використання доступної провізної здатності необхідне для того, щоб залізниці могли освоїти перевезення, що перейшли з інших видів транспорту, особливо з тих, які відрізняються високим рівнем забруднення атмосфери вуглеводнем. Для цього використовується модель «чистих витрат». Якщо розглядати конкретний рівень попиту на транспортні послуги в цілому по Великобританії, то чим більший обсяг вантажів перейшов з інших видів транспорту перевезень у сполученнях, в яких залізниці представляють прийнятний варіант, що забезпечує сталий розвиток, тим більше скорочуються шкідливі викиди в атмосферу. Модель «чистих витрат» робить цей процес прозорим і наочним і дає можливість приймати інвестиційні рішення на підставі оцінки ефективності, вираженої в пасажиро- або тонно-кілометрах.

Ухвалений нещодавно компанією Network Rail принцип розрахунків стосовно до всього життєвого циклу розглядається як істотний компонент концепції залізниці зі сталим розвитком. Він вимагає доповнення моделлю інспектування та технічного обслуговування на базі оцінки ризиків, яка, щонайменше, забезпечить підтримку рівня безпеки при скороченні витрат і гарантуванні того, що виділяються на технічне обслуговування ресурси будуть спрямовані на необхідні заходи.

Важливим також видається питання про розробку вартого довіри енергетичного компонента стратегії, який може знизити загальний попит і споживання енергії, де це допустимо, і сприяти зсуву галузі в бік споживання менш екологічно шкідливих енергоносіїв. Це, однак, комплексне питання, яке вимагає ретельної оцінки при переході від середньострокової до віддаленої перспективи.

Швеція. Після реформування залізниць Швеції для державного оператора пасажирських перевезень Statens Järnvägar (SJ) гостро постало питання конкуренції на ринку міжміських сполучень. Концентрація уваги на рівні обслуговування, тарифній політиці та екологічних факторах не тільки підтримала, а й збільшила частку залізниць на транспортному ринку [11].

З 2001 р. SJ має статус компанії з обмеженою відповідальністю, повністю перебуває у власності держави. Переживши кілька невдалих років (збитки в 2002 і 2003 рр. поставили SJ на грань банкрутства), компанія без грантів або субсидій стала одним із найприбутковіших операторів Європи. У 2008 р. при обороті 9 030 000 000 швед. крон прибуток склав 543 млн крон (після сплати податків).

Важливим чинником, що підвищує шанси залізниць у конкуренції з іншими видами транспорту, є посилення розуміння з боку пасажирів того, що вони можуть брати участь у збереженні довкілля, віддаючи перевагу поїзду, а не літаку або автомобілю. За даними опитувань SJ, майже 51% пасажирів компанії обирають поїзд саме з екологічних мотивів. SJ докладає зусилля щодо зменшення впливу на навко-

лише середовище, використовуючи, наприклад, для тяги поїздів електроенергію, вироблювану з використанням відновлюваних джерел енергії (води і вітру). Електрична тяга гарантує мінімальне забруднення навколишнього середовища – так, емісія вуглекислого газу при поїзді залізницею за маршрутом Стокгольм – Гетеборг з розрахунку на одного пасажира еквівалентна тій, що виділяється при згорянні 0,003 л бензину.

Подорож в поїздах SJ відповідає критеріям «доброго екологічного вибору», як це визначено Шведським товариством охорони природи (Swedish Society for Nature Conservation), вимоги якого є найжорсткішими у світі.

Поява конкуренції посилює вимоги до інвестиційних процесів. Компанія замовила 20 електропоїздів типу Regina Alfa нового покоління (серії X55) з таким же рівнем комфорту та сервісу, який характерний для поїздів X2000. Контракт вартістю 221млн. євро укладений з компанією Bombardier в травні 2008 р. Чотириохвагонні поїзди з максимальною швидкістю 250 км/год. виробляють на заводі в Хеннігсдорфі (Німеччина), постачання заплановані на квітень – серпень 2010 р. Нові поїзди призначені для роботи на менш завантажених маршрутах, що перетинають країну, зокрема ведуть у лени (провінції) Верmland і Даларна, замінивши там більш повільні поїзди на локомотивній тязі. Це дозволить перевести вивільнені поїзди X2000 на магістральні напрямки, котрі пов'язують Стокгольм з найбільшими містами країни – Гетеборг, Мальме і Сундсвалль, і збільшити там перевізну здатність [11].

США. Адміністраціям пасажирських перевезень необов'язково починати соціально-відповідальні ініціативи з багатомільйонних програм. Наприклад, у штаті Флорида адміністрація South Florida Regional Transportation Authority (SFRTA) сформувала екологічний комітет, до якого увійшли представники всіх департаментів штату. Вони почали з того, що розробили і контролюють виконання внутрішньої програми економії ресурсів за рахунок їх повторного використання, а також відкрили веб-сайт для внутрішнього використання службовцями SFRTA, на якому щотижня відбиваються події з даної проблеми і загальна екологічна інформація. Маркетингова служба адміністрації SFRTA сприяє поширенню інформації про екологічні переваги системи приміських перевезень Tri-Rail, розраховуючи на нових пасажирів. Так, у всіх рекламних матеріалах підкреслюється, що, вибираючи цього перевізника, кожен пасажир бере участь в охороні навколишнього середовища [12].

У 2007 р Amtrak розпочала співпрацю з фондом Carbonfund, що дає можливість запропонувати пасажирам певною мірою брати участь у компенсації шкоди довкіллю, що завдається поїздками. Заплативши 3 дол., пасажир наче компенсує поїздки сумарною протяжністю 4000 км. Фонд підтримує заходи щодо зниження викидів в атмосферу, наприклад, впровадження джерел відновлюваної енергії, підвищення енергетичної ефективності різного обладнання, відновлення лісових масивів.

Висновки та пропозиції. Реформування залізничного транспорту на засадах корпоративної соціальної відповідальності є актуальним для міжнародного ринку транспортних послуг. Найбільш перспективним з точки зору прибутковості та рентабельності є впровадження європейської моделі соціальної відповідальності.

Принципами корпоративної соціальної відповідальності є: – добровільність; – орієнтація на довгострокову перспективу; – системність (виважена внутрішня й зовнішня соціальна політика підприємства); – комплексність (різноманітність форм, методів та напрямів реалізації політики КСВ залежно від фінансового стану

підприємства, розвитку громадянського суспільства, соціально-економічного стану регіону або країни); – взаємний моральний та матеріальний зиск від КСВ; – адресність і вагомість соціальної підтримки (вкладення необхідних коштів і ресурсів та отримання реального соціального ефекту); – прозорі критерії якості та відповідність міжнародним стандартам; – відкритість і публічність (прозорість діяльності компаній щодо використання коштів на соціальні проекти з використанням соціального аудиту); – розвиток партнерства.

Основними напрямками впровадження соціальної відповідальності операторами залізничного транспорту є зокрема такі: – забезпечення «сталості мобільності»; – зниження викидів в атмосферу; – зменшення впливу на навколишнє середовище за рахунок використання для тяги поїздів електроенергії, що виробляється з використанням відновлюваних джерел енергії (води і вітру); – надання можливості пасажирам певною мірою брати участь у компенсації шкоди довкіллю, що завдається їх поїздками.

Серед переваг впровадження принципів соціальної відповідальності є зокрема такі: – виявлення прихованих важелів підвищення ефективності господарської діяльності, особливо це стосується технологічних процесів; – підвищення мотивації та продуктивності працівників; – зростання вартості нематеріальних активів.

Перспективами подальших досліджень стане виявлення механізму управління соціальною відповідальністю в процесі забезпечення конкурентоспроможності операторів залізничного транспорту та виявлення збалансованої системи показників для оцінювання ефективності КСВ.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Постанова* «Про створення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 25 червня 2014 р. № 200 <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-p>
2. «Укрзалізниця» почала інвентаризацію майна. – УНІАН. – 14.07.2014. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/939453-ukrzalznitsya-pochala-inventarizatsiyu-mayna.html>
3. Юзик Л.О. Конкурентоспроможність підприємства на засадах соціально-орієнтованого маркетингу / Л. О. Юзик. – Економіка. Управління. Інновації. – 2009. – № 2.
4. Ткаченко Н.О. Сучасний стан і характеристика соціальної відповідальності підприємницької діяльності / Н.О. Ткаченко, Н.М. Червоненко, Є.Г. Книш. – Запорожский медицинский журнал №2 (77) 2013г. – С. 76 – 82.
5. Зайцева О.І. Корпоративна соціальна відповідальність: стратегічні напрями розвитку самоорганізованих компаній / О.І. Зайцева. – Економічні інновації. – 2011. – Випуск 45. – С. 87-92. Режим доступу: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/67039/12-Zaitseva.pdf?sequence=1>
6. Козин, Л. В. Корпоративна соціальна відповідальність як засіб формування конкурентоспроможності підприємства / Л. В. Козин // Вісник Харківського національного аграрного університету ім. В. В. Докучаєва. Сер. Економічні науки. – 2011. – № 12.
7. Брайковська А. М. Деякі підходи та тенденції щодо забезпечення конкурентоспроможності оператора залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень / А. М. Брайковська, О. В. Никитенко // Збірник наукових праць Держ. економ.-технол. університету транспорту: Серія «Економіка та управління». – 2013. – Вип. 23–24. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 385 с. – С. 110–117.
8. *Посібник із КСВ*. Базова інформація з корпоративної соціальної відповідальності / Кол. автор.: Лазоренко О., Колишко Р., та ін. – К.: Видавництво «Енергія», 2008 – 96 с.
9. *Признание* экономической и социальной ценности железных дорог / Железные дороги мира – 2008, – No 12 – С. 9–16 / D. Burns. *Railway Gazette International*, 2008, No 9, p. 660–672 // <http://www.zdmira.com/arhiv/2008/zdm-2008-no-12>
10. *Перспективы* устойчивого развития железных дорог / Железные дороги мира – 2008, – No 11, С.40-43. / J. Gilligan. *Railway Gazette International*, 2008, No9, p. 686–691. // Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2008/zdm-2008-no-11>

11. *Железные дороги Швеции готовы к конкуренции Железные дороги мира* — 2010, No 1 – С. 9-12 / J. Forsberg. *Railway Gazette International*, 2009, No 10, p. 47–49 // Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2010-god/zdm-2010-no-1>
12. *Пассажирский рельсовый транспорт США: природоохранные аспекты Железные дороги мира* – 2009. – No 9. – С. 17-20. / A. Cotey. *Progressive Railroading*, 2008, No 8, p. 48, 50 – 52 // Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2009/zdm-2009-no-9>

REFERENCES

1. *Postanova «Pro stvorennia publicnogo aktsionerного tovarystva «Ukrainska zaliznytsia»* [Decree «On the Creation of Joint Stock Company» Ukrainian Railways] of 25 June 2014 p. № 200. – Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-p> (ua) Web. (Accessed 29 November 2014).
2. *«Ukrzaliznytsia» pochala inventaryzatsiiu maina.* [«Ukrzaliznytsia» began an inventory of the property]. – UNIAN. – 07.14.2014. – Available at: <http://economics.unian.ua/transport/939453-ukrzaliznytsia-pochala-inventaryzatsiiu-mayna.html>, (ua) Web. (Accessed 29 November 2014).
3. Iuzyk L.O. *Konkurentospromozhnist pidpriemstva na zasadakh sotsialno-orientovanoho marketynhu* [Competitiveness on a socially-oriented marketing] / L.O. Iuzyk.–Economy. Office. Innovations.– 2009.–№ 2.
4. Tkachenko N.O. *Suchasni stan i kharakterystyka sotsialnoi vidpovidalnosti pidpriemnytskoi diialnosti* [Current status and characteristics of social responsibility of business activity] / N.O. Tkachenko, N.M. Chervonenko, E.G. Knish. – Medical journal of Zaporizhia №2 (77) 2013h. – P. 76 – 82.
5. Zaitseva O.I. *Korporatyvna sotsialna vidpovidalnist: stratehichni napriamy rozvytku samoorganizovanykh kompanii* [Corporate Social Responsibility: strategic directions of self-organized companies] / O.I. Zaitseva. – *The economic innovation*. – 2011. – Issue 45. – С. 87-92. Available at: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/67039/12-Zaitseva.pdf?sequence=1>, (ua) Pdf. (Accessed 29 November 2014).
6. Kozin, L. *Korporatyvna sotsialna vidpovidalnist yak zasib formuvannia konkurentospromozhnosti pidpriemstva* [Corporate Social Responsibility as a source of competitive enterprise] / L.V. Kozin // *Journal of Kharkov National Agrarian University, series Economics*. – 2011. – № 12.
7. Braykovska A.M. *Deiaki pidkhody ta tendentsii shchodo zabezpechennia konkurentospromozhnosti operatora zaliznychnoho transportu na rynku vantazhnykh perevezhen* [Some approaches and trends to ensure the competitiveness of rail transport operator in the freight market] / A.M. Braykovska, A. Nikitenko // *Scientific Papers of the State Economy and Technology University of Transport of Transport series «Economics and Management»*. – 2013. – Vol. 23-24. – К.: SETUT, 2013. – 385 p. – P. 110-117.
8. Posibnyk iz KSV. *Bazova informatsiia z korporatyvnoi sotsialnoi vidpovidalnosti* [Guide to CSR. Basic information on corporate social responsibility] / Col. A.: Lazorenko, Kolishko R. – К.: Publishing «Energy», 2008 – 96 p.
9. *Recognition of the economic and social value of Railways* / Railway World – 2008, – No 12 – С. 9-16 / D. Burns. *Railway Gazette International*, 2008, No9, p. 660-672. Available at: <http://www.zdmira.com/arhiv/2008/zdm-2008-no-12> (ru) Pdf. (Accessed 29 November 2014).
10. *The prospects of sustainable development of railways* / *Railways of the world* – 2008, – No 11 С.40-43. / J. Gilligan. *Railway Gazette International*, 2008, No9, p. 686-691. Available at: <http://www.zdmira.com/arhiv/2008/zdm-2008-no-11>, (ru) Pdf. (Accessed 29 November 2014).
11. *Railways Sweden ready to compete Railways World* – 2010, No 1 – С.9-12. / J. Forsberg. *Railway Gazette International*, 2009, No10, p. 47-49. Available at: <http://www.zdmira.com/arhiv/2010-god/zdm-2010-no-1> (ru) Pdf. (Accessed 29 November 2014).
12. *Passenger rail transport US: environmental aspects* / *Railways of the world* – 2009. – No 9. – С.17-20 / A. Cotey. *Progressive Railroading*, 2008, No 8, p. 48, 50 – 52. Available at: <http://www.zdmira.com/arhiv/2009/zdm-2009-no-9> (ru) Pdf. (Accessed 29 November 2014).

УДК 339.138:338.462

*Олександр Бакалінський, д. е. н., проф.
(професор кафедри менеджменту організацій і логістики,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

НОВА МЕТОДИКА ВИМІРЮВАННЯ СПОЖИВЧОЇ ЦІННОСТІ ПОСЛУГИ

Споживча цінність послуги створюється в процесі взаємодії надавача сервісу і клієнта. Величина та зміст споживчої цінності послуги є головними чинниками впливу на поведінку клієнта. Розрив між нашим задумом щодо вимірювання споживчої цінності та реаліями маркетингової практики пояснюється відсутністю відповідної, перевіреної та зручної комбінації застосування відомих методів. На противагу традиційному вимірюванню окремих елементів споживчої цінності послуги пропонується методика вимірювання агрегованої величини цінності, що ґрунтується на новій матриці. Така матриця будується на основі результатів сегментації клієнтів за напрямками пошуку ними споживчої цінності послуги. Запровадження надавачом послуг даної методики дозволить визначити параметри управлінського впливу задля створення передумов виникнення споживчої цінності послуги, яка матиме бажану величину і конфігурацію елементів.

Ключові слова: вимірювання, споживча цінність послуги, сервісна організація, клієнти, напрями пошуку бажаної споживчої цінності послуг.

*Александр Бакалинский, д. э. н., проф.
(профессор кафедры менеджмента организаций и логистики,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

НОВАЯ МЕТОДИКА ИЗМЕРЕНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ ЦЕННОСТИ УСЛУГИ

Потребительская ценность услуги создается в процессе взаимодействия провайдера сервиса и клиента. Величина и содержание потребительской ценности услуги являются основными факторами, влияющими на поведение клиента. Разрыв между нашим задумом измерения потребительской ценности и реалиями маркетинговой практики объясняется отсутствием соответствующей, проверенной и удобной комбинации использования известных методов.

© Бакалінський О. В., 2014

В отличие от традиционного измерения отдельных элементов потребительской ценности услуги предлагается методика измерения агрегированной величины ценности, которая основывается на новой матрице. Эта матрица строится на основе результатов сегментации клиентов по направлениям поиска ими потребительской ценности услуги. Внедрение сервисной организацией данной методики позволит определить параметры управленческого влияния для создания условий возникновения потребительской ценности услуги, которая будет иметь желаемую величину и конфигурацию элементов.

Ключевые слова: измерение, потребительская ценность услуги, сервисная организация, клиенты, направления поиска желаемой потребительской ценности услуг.

Oleksandr Bakalinski, PhD, professor
*(Professor at Management of organizations and Logistic Chair,
State Economy and Technology University of Transport)*

NEW METHOD OF CUSTOMER SERVICE VALUE MEASUREMENT

The customer service value is creating at interaction between service provider and client. Level and content of customer service value is the main factor of influencing to the client behavior. The gap between our idea of measurement and marketing practice needs can be expressed as absence of relevant, checked and suitable combination of using usual methods. In contrast to the traditional measuring of the separated element of service value we propose method for measuring aggregated value based on new developed marketing matrix. Such matrix is built after segmentation based on vectors of desirable customer service value. Implementation of our method by service provider allows him to determine the parameters of managing influence for improvement of pre-conditions for creation of customer service value with desirable level and configuration of elements.

Keywords: measurement, customer service value, service provider, client, vectors of desirable customer service value.

Постановка проблеми. Будь-яка сервісна організація зацікавлена в інформації щодо передумов виникнення споживчої цінності (СЦ) послуги, яку вона пропонує клієнту. Головний мотив управління послугами полягає в пошуку таких рівнів СЦ, жертв та переваг клієнтів, за яких досягатимуться бажані величини цільових показників – прибутку, частки ринку, вартості бізнесу тощо.

Збір подібної інформації на ринку товарів обслуговує розгалужена методологія маркетингових досліджень. Проте на ринку послуг існують численні розриви між практичними запитами на вимірювання СЦ та наявністю придатних для цього методик.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розуміння СЦ послуги як різниці жертв, які приносить клієнт задля можливості отримати послугу, та переваг, що він їх матиме в процесі та результаті обслуговування, останнім часом набуло популярності [10]. Щоправда, концептуалізація цієї ідеї значно різниться [2; 3; 6; 9; 10;].

Вимірюватись можуть як окремі елементи, що утворюють композицію СЦ, так і її агрегована величина. Спершу розглянемо підходи до вимірювання окремих елементів СЦ. Вимірюванню якості послуг присвячені роботи авторів популярної наукової школи «непідтвердження очікувань» [20; 22]. Здавалося б, вимірювання якості послуг згідно їхнього підходу здатне надати управлінцям повну інформацію щодо поліпшення якості сервісу. Однак, на думку автора, результати, що отримуються за шкалою SERQUAL, вказують лише на недоліки сервісу і не пояснюють, чи варто менеджменту його поліпшувати у визначених точках. На перший погляд, таке його твердження здається хибним: якщо відомими є очікування клієнта, то це пояснює певний рівень оцінок ним якості сервісу, а з цього логічно випливають заходи з удосконалення послуги. Проте очевидними факторами формування очікувань клієнта є не лише досвід, комунікації, референтні думки, які враховують згадані науковці, а й перспектива грошових та негрошових витрат клієнта, прямі й непрямі ефекти сервісу [6].

Критика методології, яка застосовувалась винахідниками SERQUAL, з'явилася в працях представників напряму «якість, як конкретний варіант надання послуги» [11]. Основними результатами цих досліджень стали зменшення кількості напрямів, за якими вимірювалася якість (за рахунок об'єднання взаємопов'язаних) та доказ непотрібності зважування оцінок за SERQUAL. Було запропоновано шкалу SERVPERF [11; 20]. Однак в управлінському сенсі залишкова нестача інформації щодо необхідності удосконалення окремих елементів сервісу, яка виникає в результаті вимірювань за новою шкалою, повторювала недоліки попереднього методу.

Школа досліджень якості виробництва [14–16] утворилася в індустріальному середовищі. Її представники розробили вичерпну з практичної точки зору методологію вимірювання наданої та технічної [12; 13] якості послуги.

У якості значень цін, ставлення до яких перевірятиметься, використовують фактичну ціну сервісу, фактичні додаткові оплати. У випадках вимірювання СЦ нових послуг використовують розрахункові ціни, а також їхні оцінки, що визначені, наприклад, за методом PSM [4; 21].

Ставлення до ціни послуги в практиці маркетингової діяльності може оцінюватись, як показано в класичній праці [21]. Для низки сервісів корисним є доповнення цього методу перевіркою реакції клієнтів на ціну послуги залежно від наявності в них цінових референцій [4].

У цілому, ціноутворення в сфері послуг є набагато складнішим, ніж товарній. Найбільш ґрунтовною ідеологічною основою перенесення відомих «товарних» методів ціноутворення на ринок послуг є праця Т. Негла, Д. Хогана та Д. Зейла [19]. Вона вдало концептуалізує ідею «жертв і переваг» в окремому її елементі – ціні.

Здебільшого, підходи до вимірювання СЦ послуги залишаються декомпозиційними та полягають у вимірюванні якості сервісу та ставлення клієнтів до його ціни. Поза увагою дослідників, які проводять фундаментальні дослідження, залишаються негрошові витрати одержувачів послуги, прямі та непрямі ефекти сервісу, які, в залежності від напрямку дії, можуть ставати як перевагами, так і жертвами клієнта. Приклад виникнення низки таких ефектів у транспортних послугах містить праця [3].

Разом це приводить нас до двох наступних висновків. По-перше, часто у вимірюваннях СЦ сервісу відсутня повнота оцінок всієї сукупності її елементів. По-друге, складні зв'язки між елементами атит'юду [1; 3], який ми визначаємо, як СЦ послуги, не відображаються в кінцевих результатах. Іншими словами, ми маємо оцінки окремих елементів, але не знаємо, яким є зв'язок між ними та, як наслідок,

їхній вплив на СЦ. Заради справедливості зауважимо, що для значної частини практичних задач такі обмежені підходи здатні дати менеджменту сервісної організації корисні результати.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Некоректність вимірювання, що пов'язана з неповнотою врахування елементів атит'юду СЦ та (або) зв'язків між ними, проявляється в складних за змістом послугах, в тих сервісах, що потребують залучення клієнта, мають значні ступені розходження та комплексності [7]. Вдалими прикладами таких послуг є: пасажирські перевезення нічними поїздами у далекому сполученні [2; 6]; лікування за допомогою хірургічного втручання; освіта, яку набувають у вищій школі. Одним з рішень у таких випадках є вимірювання агрегату СЦ послуги за допомогою шкали Р. Лікерта (Лайкерта) [18]. Вимірювання за цією шкалою є доволі простим, методологічні границі її використання є зрозумілими. Масив агрегованих величин СЦ послуги для кожного з клієнтів дає відповіді на наступні типи пошукових питань [1; 5].

- Якою є структура бази клієнтів за їхнім ставленням до рівня СЦ послуги або його сприйняттям? Рівень СЦ послуги може бути меншим або більшим за умовний нуль, дорівнювати йому.

- Якими є зміни в такій структурі (за умови проведення вимірювання в різні моменти часу)?

- В якому напрямку змінилася СЦ послуг (за умови проведення вимірювання в різні моменти часу)?

- Які з елементів, що утворюють атит'юд СЦ, викликають занепокоєння або задоволення клієнтів?

Здається, що наявність відповідей на такі пошукові питання надаватиме менеджменту сервісної організації вичерпну інформацію для створення передумов збільшення СЦ. Проте слід наголосити, що така точка зору є не лише поверхневою, а й хибною. Пояснимо це далі.

У попередніх роботах автора показано, що у випадках, коли сегменти клієнтів прагнуть різноспрямованих змін рівнів жертв та переваг, що для них матиме наслідком збільшення СЦ, вимірювання за шкалою суми не дає повної інформації для прийняття управлінських рішень [1; 5]. Так, одержані за шкалою Лікерта однакові величини СЦ послуги, що одночасно надавалася двом клієнтам, не означатимуть схожості їх прагнень у поліпшенні сервісу: низькі оцінки за одним елементом атит'юду компенсуються високими за іншим. Це властиво, наприклад, пасажирським перевезенням залізницями: один пасажир хоче переважно дешевших квитків, а другий – збільшення комфорту [5; 9; 17]. Рішення з удосконалення сервісу ускладнюються, коли в спільному просторі транспортного засобу одночасно перебувають такі пасажири: перші хочуть зменшення жертв, другі – збільшення переваг, а треті – одночасно зі зменшенням жертв збільшення переваг і т.п.

У якості прийому сегментації, який дозволяє врахувати такі прагнення клієнтів, автором було запропоновано спершу застосувати процедуру Т. Сааті [5; 8]. Вона дозволяє виділити сегменти клієнтів за напрямками пошуку ними СЦ послуг. Згодом вимірювання СЦ здійснюється вже в кожному з виділених сегментів. Такий підхід є двоступеневим. Спершу дослідник пропонує респонденту провести парні порівняння елементів СЦ послуги заради декомпозиції задачі сегментації в ієрархію [5; 8], а згодом – оцінити ті ж самі елементи вже за іншою шкалою. Це значно уповільнює дослідження думок окремого респондента. Крім того, не всі альтернативні запитання для побудови ієрархії видаються автору коректними.

Мета роботи. Отже, метою даної роботи є розробка методики вимірювання СЦ послуги, що позбавлена вищезгаданих недоліків.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основою методики, що пропонується, є наступні тези.

Феномен сприйняття СЦ послуги, а також ставлення клієнта до неї, має латентний зміст. У залежності від завдань дослідження його характер може бути розкритий за допомогою різноманітних варіантів експлікацій (уточнень). Так, перевагами, які клієнт здобуває під час придбання права одержати сервіс, у процесі одержання і набуття результатів послуги, буде все, що поліпшує його поточний та майбутній добробут. Такий добробут слід сприймати не лише як матеріальний, а й фізичний, психічний тощо. Відповідно, жертвами вважають усе, що спричиняє зворотній вплив [3].

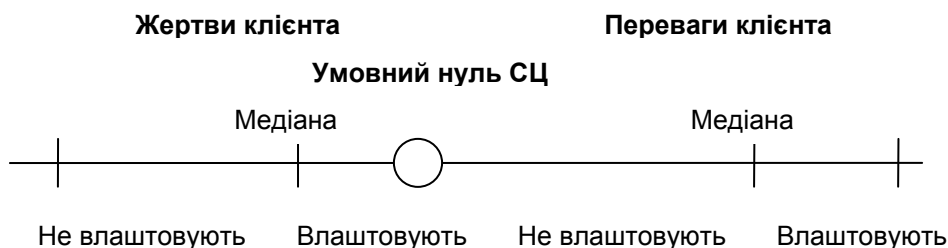
Конструювання шкал Лікерта для оцінки жертв та переваг клієнта з наборів факторів СЦ послуги, що згадувалися вище, здійснюється відомими способами та не є задачею даної роботи. В разі, коли кількість факторів (елементів) в експлікаціях жертв і переваг буде різною, результати підлягатимуть нормуванню, що повністю відповідає властивостям шкали Лікерта. Метою нормування є приведення шкал жертв і переваг до одного масштабу.

Існує всього чотири напрями пошуку СЦ послуги клієнтом, що обумовлені комбінаціями різних величин жертв та переваг:

1. Рівень жертв не влаштовує клієнта – Рівень переваг влаштовує клієнта.
2. Рівень жертв не влаштовує клієнта – Рівень переваг не влаштовує клієнта.
3. Рівень жертв влаштовує клієнта – Рівень переваг влаштовує клієнта
4. Рівень жертв влаштовує клієнта – Рівень переваг не влаштовує клієнт.

Точками поділу респондентів на групи за критерієм прийнятності рівнів жертв і переваг можуть бути медіани або моди розподілів їхніх оцінок.

За точку умовного нуля СЦ послуги можна обрати медіану, моду ряду або нульове значення різниці суми жертв та переваг. Вибір медіани означатиме, що точкою поділу буде рівність кількості голосів респондентів щодо прийнятності певного значення СЦ. Мода в якості точки умовного нуля вкаже на концентрацію думок респондентів стосовно прийнятності конкретного значення СЦ. Нульове значення різниці сум жертв та переваг (за умови однакового масштабу цих шкал) вкаже точку, де переваги «компенсують» жертви. Очевидно, що вибір точки умовного нуля має бути обраний згідно цілям дослідження та є прерогативою дослідника (рис. 1).



*Рис. 1. Побудова шкали Р. Лікерта для вимірювання СЦ послуги
Джерело: розроблено автором*

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Від'ємні значення СЦ послуги не означатимуть, що клієнт не буде користуватися послугою. Наприклад, пасажир поїде залізницею попри від'ємну СЦ такої транспортної послуги в разі, коли очікуваний ефект неможливо здобути користуючись послугами інших перевізників. Вказані правила рішень, як буде показано нижче, дозволяють віднести клієнта до одного з 12 сегментів. Далі перейдемо до пояснень на числовому прикладі основних кроків методики, що пропонується. Припустимо, що вхідні дані задані в табл. 1.

Таблиця 1. Вхідні дані числового прикладу вимірювання СЦ сервісу з урахуванням напрямів її пошуку клієнтами

Номер клієнта	Нормована оцінка жертв за шкалою Лайкерта	Нормована оцінка переваг за шкалою Лайкерта	Оцінка СЦ за шкалою Лайкерта
1	17	19	2
2	19	17	-2
3	8	8	0
4	11	15	4
5	8	11	3
6	18	16	-2
7	7	12	5
8	20	9	-11
9	14	18	4
10	6	7	1

Джерело: приклад

Виконаємо сортування рядків табл. 1 у порядку збільшення значень жертв клієнта, див. табл. 2.

Таблиця 2. Сортування вхідних даних у порядку збільшення значень жертв клієнта

Номер клієнта	Нормована оцінка жертв за шкалою Лайкерта	Нормована оцінка переваг за шкалою Лайкерта	Оцінка СЦ за шкалою Лайкерта
10	6	7	1
7	7	12	5
3	8	8	0
5	8	11	3
4	11	15	4
9	14	18	4
1	17	19	2
6	18	16	-2
2	19	17	-2
8	20	9	-11

Джерело: приклад

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Визначимо медіану масиву значень жертв, яка дорівнюватиме значенню 12,5. Виходячи з песимістичних міркувань округлимо її до 13. Далі виконаємо сортування вхідних даних з табл. 1 у порядку збільшення значень переваг клієнта, заповнимо табл. 3.

Таблиця 3. Сортування вхідних даних у порядку збільшення значень переваг клієнта

Номер клієнта	Нормована оцінка жертв за шкалою Лайкерта	Нормована оцінка переваг за шкалою Лайкерта	Оцінка СЦ за шкалою Лайкерта
10	6	7	1
3	8	8	0
8	20	9	-11
5	8	11	3
7	7	<u>12</u>	5
4	11	<u>15</u>	4
6	18	16	-2
2	19	17	-2
9	14	18	4
1	17	19	2

Джерело: приклад

Визначимо медіану масиву значень переваг, яка дорівнюватиме значенню 13,5. Округлимо її до 14.

За точку умовного нуля шкали СЦ послуги приймемо нульову різницю між сумою оцінок жертв та сумою оцінок переваг. Вважатимемо, що так переваги «компенсують» жертви.

Відповідно до значень медіан у рядах жертв та переваг, а також величини умовного нуля СЦ, розділимо клієнтів на 12 сегментів та заповнимо табл. 4 (в її клітинках – номери клієнтів).

Таблиця 4. Матриця сегментації клієнтів сервісної організації за ознаками «Напрямок пошуку СЦ послуги» та «Величина СЦ послуги»

Напрямок пошуку СЦ послуги	Величина СЦ послуги		
	СЦ<0	СЦ=0	СЦ>0
Жертви не влаштовують – Переваги влаштовують	2;6	-	1;7;9
Жертви не влаштовують – Переваги не влаштовують	8	-	5
Жертви влаштовують – Переваги влаштовують	-	-	4
Жертви влаштовують – Переваги не влаштовують	-	3	10

Джерело: розроблено автором

Визначимо величини сегментів, як показано в табл. 5.

Таблиця 5. Величини сегментів клієнтів сервісної організації за ознаками «Напрямок пошуку СЦ послуги» та «Величина СЦ послуги», %

Напрямок пошуку СЦ послуги	Величина СЦ послуги		
	СЦ<0	СЦ=0	СЦ>0
Жертви не влаштовують – Переваги влаштовують	67	0	50
Жертви не влаштовують – Переваги не влаштовують	33	0	16,7
Жертви влаштовують – Переваги влаштовують	0	0	16,7
Жертви влаштовують – Переваги не влаштовують	0	100	16,7
Величини сегментів за рівнем СЦ послуги, %	30	10	60

Джерело: розроблено автором

Зауважимо, що кількість сегментів можна зменшити до восьми. Для цього потрібно віднести клієнтів, які оцінили СЦ як таку, що дорівнює умовному нулю, до частки тих, хто дав негативні оцінки. В такому випадку правило рішення буде змінено на $СЦ \leq 0$. До табл. 5 можна зробити наступні пояснення. Більшість клієнтів (60%) вважає рівень СЦ послуги додатнім. Серед них 50% не влаштовують жертви послуги, а переваги вони вважають прийнятними. Решта клієнтів з цього сегменту ділиться на три рівні частини за їхнім ставленням до жертв і переваг. Другим за обсягом сегментом (30% від загальної кількості) є клієнти, що вважають СЦ послуги від'ємною. Серед них 67% влаштовують переваги, а жертви – ні. Решту (33%) не влаштовують ні жертви, ні переваги. Респонденти з найменшого сегменту (10%) характеризували рівень СЦ сервісу як нульовий, їх усіх не влаштовують переваги. В цілому, головним напрямом зусиль менеджменту має бути зменшення рівня жертв. Такий підхід дозволить збільшити СЦ послуги для більшості клієнтів.

Висновки та пропозиції. Вперше запропоновано матрицю «Оцінка клієнтами жертв і переваг послуги – рівень СЦ послуги». Вона, на відміну від багатьох популярних маркетингових матриць, є не лише засобом впорядкування мислення практика чи дослідника, а й дієвим інструментом прийняття управлінських рішень.

Відзначимо наступні переваги методики.

- Немає необхідності виконувати попередню діагностику з метою визначення приналежності респондента до певного сегмента.
- Спрощується робота респондента з анкетною.
- Скорочується час проведення польового етапу досліджень.
- Існує можливість одночасного вимірювання СЦ двох послуг, що конкурують.
- Інформація, яку отримують з досліджень, має необхідну повноту для прийняття рішень з поліпшення елементів сервісу та збільшення СЦ послуги.

Серед кола подальших розвідок у даному напрямі автор вважає найбільш актуальними зусилля, що спрямовані на розвиток методології прийняття управлінських рішень з використанням інформації, яку можна здобути за допомогою запропонованої методики. Зокрема, важливим завданням залишається обґрунтування вибору точки умовного нуля шкали вимірювання СЦ послуги залежно від цілей менеджменту.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бакалінський О. В.* Агреговане вимірювання споживчої цінності перевезень пасажирів / О. В. Бакалінський // *Ефективна економіка*. – № 12. – Київ, 2013. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/>
2. *Бакалінський О. В.* Вимірювання впливу ставлення до обслуговування на споживчі інтенції пасажирів залізниць / О. В. Бакалінський // *Економіка та держава*, 2012. – № 7. – С. 35–38.
3. *Бакалінський О. В.* Детермінанти споживчої цінності перевезень пасажирів / О. В. Бакалінський // *Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр.* – Харків: УКРДАЗТ, 2013. – № 44. – С. 34–38.
4. *Бакалінський О. В.* Досвід визначення ціни на перевезення пасажирів швидкісними денними поїздами / О. В. Бакалінський // *Проблеми економіки транспорту : десята міжнар. наук.-практ. конф., 26–27 квітня 2012 р. : тези доповідей*. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ ім. академика В. Лазаряна, 2012. – С. 23–24.
5. *Бакалінський О. В.* Сегментація клієнтів севісної організації за напрямками пошуку ними споживчої цінності послуг / О. В. Бакалінський // *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*: Зб. наук. пр. – Київ: НТУУ «КПІ», 2013 (10). – С. 117–121.
6. *Бакалінський О. В.* Утворення споживчої цінності у пасажирських перевезеннях залізницями [Електронний ресурс] / О. В. Бакалінський // *Ефективна економіка*. – № 6. – Київ, 2012 – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1224>
7. *Лавлок К.* Маркетинг услуг: персонал, технологии, стратегии: [пер. с англ.] / Кристофер Лавлок. – 4-е изд. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 1008 с.: ил. – ISBN 5–8459–0648–2 (рус.)
8. *Саати Т.* Аналитическое планирование: организация систем / Саати Т., К. Кернс.– М.: Радио и связь, 1991.–224 с.: ил.
9. *Brennan R.* Customer Value Elasticity, Equi-value Curves and Value Vectors: Implications for Customer Behaviour and Strategic Marketing / Ross Brennan // 25th IMP-conference in Marseille, France, 2009.
10. *Cronin J. J.* Assessment the Effects of Quality, Value, and Customer Satisfaction on Consumer Behavioral Intentions in Service Environments / J. J. Cronin, M. K. Brady, G.T.M. Hult // *Journal of Retailing*.– Vol. 76, № 2, 2000. – Pp. 193–218.
11. *Cronin J.J.* SERVPERF versus SERVQUAL: reconciling performance-based and perception-minus-expectations measurement of service quality / J. J. Cronin, Taylor // *Journal of Marketing*. – 1994. – Vol. 58, № 1. – Pp. 125–131.
12. *Garvin D.* What Does ‘Product Quality’ Really Mean? [Електронний ресурс] / David A. Garvin // MIT Sloan Management Review. – 1984. – Vol. 26, № 1. – Режим доступу: <http://sloanreview.mit.edu/the-magazine/1984-fall/2613/what-does-product-quality-really-mean/>.
13. *Groenroos C.* A service quality model and its marketing implications / C. Groenroos // *European Journal of Marketing*.– 1984.– Vol. 18, № 4.– Pp. 36–44.
14. *Feigenbaum A.V.* Quality control: principles, practice and administration / A. V. Feigenbaum.– New York: McGraw–Hill, 1951. – 443 p.
15. *Ishikawa K.* What is total quality control: the Japanese way / K. Ishikawa.– Englewood Cliffs: Prentice–Hall, 1985. – 215 p.
16. *Juran, J.M.* Quality control handbook (5th Edition) [Електронний ресурс] // Edited by: J. M. Juran, A. B. Godfrey.– New York: McGraw–Hill, 1999. – Режим доступу: http://www.knovel.com/web/portal/browse/display?_EXT_KNOVEL_DISPLAY_bookid=623.
17. *Kamakura W. A.* Value-System Segmentation; Exploring the Meaning of LOV / Wagner A. Kamakura, Thomas P. Novak // *Journal of consumer research*.–Vol. 19, June, 1992.–Pp. 119–132.
18. *Likert R.* A Technique for the Measurement of Attitudes / R. Likert // *Archives of Psychology*, 1932.– № 140.– P. 1–55.
19. *Nagle T. T.* The strategy and tactics of pricing: 5th ed. / Thomas T. Nagle, John E. Hogan, Joseph Zale. – Pearson Education, Inc. Prentice Hall, 2011. – 334 p. – ISBN–13:978–0–13–610681–4.
20. *Parasuraman A.* SERVQUAL: a multiple-item scale for measuring customer perceptions of service quality / A. Parasuraman, L.L. Berry, and V.A. Zeithaml // *Journal of Retailing*, 1988. – Vol. 64, № 1. – Pp. 12–40.
21. *Westendorp van, P.* NSS Price Sensitivity Meter: a new approach to study consumer perception of price / P. van Westendorp // *Proceedings of the 29th Congress, ESOMAR*. – Venice, 1976.
22. *Zeithaml V.* The Nature and determinants of Customer Expectations of Service / V. Zeithaml, L. Berry, A. Parasuraman // *Journal of the Academy of Marketing Science*. – January 1993. – Pp.1–12.

REFERENCES

1. Bakalinskyi O. V. *Ahrehovane vymiriuvannia spozhyvchoi tsinnosti perevezen' pasazhyriv* [Aggregated measurement of passenger transportation customer service value]. *Efektivna ekonomika*. Kiev, 2013, № 12. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/>
2. Bakalinskyi O. V. *Vymiriuvannia vplyvu stavlennia do obsluhovuvannia na spozhyvchi intentsii pasazhyriv zaliznyts'* [Measurement of influence of attitude to service to rail ways passenger customer intentions]. *Ekonomika ta derzhava*, 2012, № 7. – pp.35–38.
3. Bakalinskyi O. V. *Determinanty spozhyvchoi tsinnosti perevezen' pasazhyriv* [Determinants of passenger transportation customer value]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti: zb. nauk. pr. Khar'kiv, UKRDAZT*, 2013. № 44, pp.34–38.
4. Bakalinskyi O. V. *Dosvid vyznachennia tsiny na perevezennia pasazhyriv shvydkisnymy dennymy poizdamy* [Experience of tickets price estimation for high speed trains]. *Problemy ekonomiky transportu : desiata mizhnar. nauk.-prakt. konf., 26–27 kvitnia 2012 r. : tezy dopovidej*. Dnipropetrovs'k, DNUZT im. akad. V. Lazariana, 2012. pp. 23–24.
5. Bakalinskyi O. V. *Sehmentatsiia kliientiv servisnoi orhanizatsii za napriamamy poshuku nymy spozhyvchoi tsinnosti posluh* [Segmentation of service provider clients based on customer value vectors]. *Ekonomichnyi visnyk NTUU «KPI»: zb.nauk.pr.* Kiev, NTUU «KPI», 2013, №10, pp. 117–121.
6. Bakalinskyi O. V. *Utvorennia spozhyvchoi tsinnosti u pasazhyrs'kykh perevezenniakh zaliznytsiamy* [Formation of customer value at rail ways passenger transportation]. *Efektivna ekonomika*. Kiev, 2012, № 6. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1224>
7. Lovelock K. *Marketing uslug: personal, tehnologii, strategi* [Service Marketing: personnel, technologies, strategies]. Moscow, : Izdatel'skij dom «Vil'iams», 2005. 1008 p.
8. Saaty T., Kerns K. *Analiticheskoe planirovanie: organizaciia sistem* [Analytical planning: organization of systems]. Moscow, Radio i svjaz', 1991. 224 p.
9. Brennan R. *Customer Value Elasticity, Equi-value Curves and Value Vectors: Implications for Customer Behaviour and Strategic Marketing* / Ross Brennan // 25th IMP-conference in Marseille, France, 2009.
10. Cronin J. J. *Assessment the Effects of Quality, Value, and Customer Satisfaction on Consumer Behavioral Intentions in Service Environments* / J. J.Cronin, M. K. Brady, G.T.M. Hult // *Journal of Retailing*.– Vol. 76, № 2, 2000. – Pp. 193–218.
11. Cronin J.J. *SERVPERF versus SERVQUAL: reconciling performance-based and perception-minus-expectations measurement of service quality* / J. J. Cronin, Taylor // *Journal of Marketing*. – 1994. – Vol. 58, № 1. – Pp. 125–131.
12. Garvin D. *What Does 'Product Quality' Really Mean?* [Електронний ресурс] / David A. Garvin // MIT Sloan Management Review. – 1984. – Vol. 26, № 1. – Режим доступу: <http://sloanreview.mit.edu/the-magazine/1984-fall/2613/what-does-product-quality-really-mean/>.
13. Groenroos C. *A service quality model and its marketing implications* / C. Groenroos // *European Journal of Marketing*.– 1984.– Vol. 18, № 4.– Pp. 36–44.
14. Feigenbaum A.V. *Quality control: principles, practice and administration* / A. V. Feigenbaum.– New York: McGraw–Hill, 1951. – 443 p.
15. Ishikawa K. *What is total quality control: the Japanese way* / K. Ishikawa.– Englewood Cliffs: Prentice–Hall, 1985. – 215 p.
16. Juran, J.M. *Quality control handbook (5th Edition)* [Електронний ресурс] // Edited by: J. M. Juran, A. B. Godfrey.– New York: McGraw–Hill, 1999. – Режим доступу: http://www.knovel.com/web/portal/browse/display?_EXT_KNOVEL_DISPLAY_bookid=623.
17. Kamakura W. A. *Value-System Segmentation; Exploring the Meaning of LOV* / Wagner A. Kamakura, Thomas P. Novak // *Journal of consumer research*.–Vol. 19, June, 1992.–Pp. 119–132.
18. Likert R. A *Technique for the Measurement of Attitudes* / R. Likert // *Archives of Psychology*, 1932.– № 140.– P. 1–55.
19. Nagle T. T. *The strategy and tactics of pricing: 5th ed.* / Thomas T. Nagle, John E. Hogan, Joseph Zale. – Pearson Education, Inc. Prentice Hall, 2011. – 334 p. – ISBN–13:978–0–13–610681–4.
20. Parasuraman A. *SERVQUAL: a multiple-item scale for measuring customer perceptions of service quality* / A. Parasuraman, L.L. Berry, and V.A. Zeithaml // *Journal of Retailing*, 1988. – Vol. 64, № 1. – Pp. 12–40.
21. Westendorp van, P. *NSS Price Sensitivity Meter: a new approach to study consumer perception of price* / P. van Westendorp // *Proceedings of the 29th Congress, ESOMAR*. – Venice, 1976.
22. Zeithaml V. *The Nature and determinants of Customer Expectations of Service* / V. Zeithaml, L. Berry, A. Parasuraman // *Journal of the Academy of Marketing Science*. – January 1993. – Pp.1–12.

УДК 316.772.4

*Зоряна Двуліт, к. е. н., доц.
(доцент кафедри «Менеджмент організацій і логістика»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОСНОВНІ ВИМОГИ ДО КОМУНІКАЦІЙНОГО ПРОЦЕСУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ВЕДЕННЯ БІЗНЕСУ

У статті розглянута сутність комунікаційного процесу та його значення для успішного ведення бізнесу й ефективного менеджменту і маркетингу. Розкрито поняття комунікації, виявлені основні підходи до класифікації комунікацій, визначені елементи і етапи комунікацій, охарактеризовані комунікаційні бар'єри. Автором висвітлені правила ефективності комунікації. Досліджені засади формування комунікаційної стратегії.

У сучасних умовах ведення бізнесу комунікаційний процес охоплює комунікації між організацією та зовнішнім середовищем, зокрема через рекламу; організаційні комунікації – між різними рівнями управління, підрозділами (відділами, цехами, службами тощо), менеджером (керівником) і персоналом; міжособисті комунікації – між окремими особами, працівниками.

Ключові слова: комунікації, комунікаційний процес, комунікаційні бар'єри, комунікаційні стратегії, менеджмент, маркетинг.

*Зоряна Двуліт, к. э. н., доц.
(доцент кафедри «Менеджмент организации и логистика»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К КОММУНИКАЦИОННОМУ ПРОЦЕССУ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ВЕДЕНИЯ БИЗНЕСА

В статье рассмотрена сущность коммуникационного процесса и его значение для успешного ведения бизнеса, а также эффективного менеджмента и маркетинга. Раскрыто понятие коммуникации, установлены основные подходы к классификации коммуникаций, определены элементы и этапы коммуникаций, охарактеризованы коммуникационные барьеры. Автор представил правила эффективности коммуникаций. Исследованы основы формирования коммуникационной стратегии.

В современных условиях ведения бизнеса коммуникационный процесс включает коммуникации между организацией и внешней средой, в частности через

© Двуліт З. П., 2014

рекламу; организационные коммуникации – между разными уровнями управления, подразделениями (отделами, цехами, службами и т.п.), менеджером (руководителем) и персоналом; межличностные коммуникации – между отдельными лицами, работниками.

Ключевые слова: коммуникации, коммуникационный процесс, коммуникационные барьеры, коммуникационные стратегии, менеджмент, маркетинг.

Zoriana Dvulit, PhD

*(Docent of «Management of organization and logistics» Chair,
State Economy and Technology University of Transport)*

THE BASIC REQUIREMENTS TO COMMUNICATION PROCESS IN THE MODERN TERMS OF DOING BUSINESS

The author examines in the article the essence of communication process and its value for the successful doing of business and for the effective management and marketing. The author exposes the concept of communication, discovers the basic approach to classification of communications, determines elements and stages of communications, characterizes the communication barriers. In the article the rules of efficiency of communication are reflected. The author investigates principles of forming of communication strategy.

In the modern terms of doing business the communication process includes communications between organization and environment, in particular through an advertisement; organizational communications – between different levels of management, subdivisions (departments, workshops and others like that), manager and personnel; interpersonal communications – between individuals, workers.

Keywords: communications, communication process, communication barriers, communication strategies, management, marketing.

Постановка проблеми. В сучасних умовах ведення бізнесу особливо актуальними є питання комунікаційного процесу. Проблема ефективних комунікацій – одна з ключових у діяльності керівників, оскільки за їх допомогою здійснюється обмін повідомленнями, що виражені різними символами та мають певне смислове навантаження. Дослідження свідчать, що керівник на комунікації може витратити від 50 до 90 % усього часу [8]. Отже, ефективність його діяльності залежить від уміння забезпечувати комунікації не лише у власній діяльності, а й у діяльності своїх підлеглих.

Комунікації – це обмін інформацією, на основі якої керівник отримує дані, необхідні для прийняття рішень, і доводить їх до працівників організації.

Для ефективного функціонування будь-якої організації необхідно забезпечити належні комунікації. Однак управлінська практика дає можливість констатувати, що створення ефективної надійної системи обміну інформацією, яка б відповідала вимогам повноти, достатності, оперативності, гнучкості, – це одна з найбільших проблем в організаціях.

Комунікації – це складний процес, який включає ряд взаємопов'язаних кроків, кожен із яких відіграє суттєву роль у забезпеченні розуміння і сприйняття інформації іншою особою. Найчастіше причиною низької ефективності комунікації є ігнорування факту, що комунікація – це обмін, у якому кожному належить активна роль. Комунікація – це обмін інформацією, її змістом між двома і більше особами (працівниками). Комунікації є процесами зв'язку між працівниками, підрозділами, організаціями тощо. Вони супроводжують усі процеси, що відбуваються в організації.

Разом з тим, хоча загально визнано, що комунікації мають велике значення для успіху організацій, дані опитування показали, що 73% американських, 63% англійських та 85% японських керівників вважають комунікації головною перепорою на шляху досягнення ефективності управління. Згідно зі ще одним опитуванням приблизно 250 тис. працівників 2000 різноманітних компаній вважають, що обмін інформацією є однією з найскладніших проблем їх організації [12]. Ці опитування показують, що неефективні комунікації – одна з головних сфер виникнення проблем.

Тому ефективно працюючі керівники – це ті, які ефективні у комунікаціях. Вони уявляють суть комунікаційного процесу, володіють добре розвинутим умінням усного та письмового спілкування і розуміють, як середовище впливає на обмін інформацією. Це підтверджують слова одного з керівників американської фірми «Сірс», що зумів збільшити обсяг продажів з 5 до 15 млрд доларів на рік, який так пояснив свою причину успіху: «Багато років тому ми зрозуміли, що існує тільки один спосіб розширити справу – поліпшити комунікацію» [12].

Окрім того, на сучасному етапі, за словами Ж.Ж. Ламбена [8], «завершена ера масового маркетингу», внаслідок змін в економіці, які привели до втрати ефективності традиційних засобів масового маркетингу і, насамперед, традиційної реклами. Це означає заміну комунікаційного монологу справжнім діалогом із споживачами. З перенесенням акцентів на індивідуальну роботу з учасниками ринку, підвищується значення маркетингових комунікацій. Так, російський дослідник М. Рюмін запропонував комунікаційну концепцію маркетингу, засновану на аналізі ролі маркетингових комунікацій у сучасному бізнесі [17].

Передумовою створення цієї концепції став розвиток і використання нових інформаційно-комунікаційних технологій у всіх сферах бізнесу. Відбулася зміна ставлення до інформації і розширення можливості отримання і використання інформації для посилення конкурентоспроможності підприємства. Цим визначається необхідність вирішення складної задачі – створення нової моделі підприємницької діяльності в інформаційному суспільстві, що забезпечить нормальну адаптацію і ефективне існування підприємства в умовах сучасного ринку, а також підвищить його конкурентоспроможність. Та роль, яку повинні відігравати маркетингові комунікації в умовах інформаційного суспільства, заставляє переглянути традиційні принципи і методи управління підприємством, оскільки жодна з існуючих концепцій маркетингу не приділяє питанню управління маркетинговими комунікаціями належної уваги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню загального поняття комунікацій і комунікаційного процесу присвячено чимало праць закордонних та вітчизняних учених. Слід відзначити вагомий вклад таких авторів, як: Д. Шульц, Б. Барнс, П. Постма, Б. Карлофф, Дж. О'Шоннесі, М. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоурі, Дж. Росітер, Л. Персі, Р. Акофф, Л. Баркер, Ф. Денс, А. Зверинцев, П. Сміт, У. Шрамм, С. Хацлетон, Ф.І. Хміль та ін. [12, 4]. Зокрема, американські автори М.Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоурі досліджували сутність і основні підходи до класифікації комунікацій [12]. Курт Девіс, автор багатьох робіт із біхевіористики, аналізував типи комунікаційних ланцюгів. Теоретик

комунікацій Раймонд Росс та Уїлдер Шрамм вивчали моделі комунікаційних зв'язків. Суттєвий внесок у розвиток теорії комунікації зроблено в працях українських вчених: В. Бебик, Г. Журавель, В. Королько, В. Мазуренко, В. Моїсєєв, Г. Почепцов, Т. Примак, Є. Ромат та ін. [11, 15, 16, 13].

Вивченню комунікаційних процесів в економічній діяльності, проблем організації, функціонування та підвищення ефективності комунікацій також присвячено багато праць закордонних і вітчизняних авторів. Серед них: І. Альошина, Г. Багієв, П. Бейнз, Дж. Бернет, С. Блек, Б. Борисов, К. Ботан, М. Горенбургов, Дж. Груніг, Е. Гюммессон, Д. Доті, Дж. Лейхіфф, С. Катліп, О. Потапова, В. Співак, А. Тікер, В. Черенков, О. Чумиков, Р. Харлоу та ін. [3, 10, 14].

Попри те, більшість дослідників займалися питаннями комунікації загалом, не приділяючи уваги специфіці комунікаційного процесу у бізнесі, що потребує подальшого дослідження.

Метою статті є охарактеризувати комунікаційний процес в сучасних умовах ведення бізнесу та проаналізувати його основні вимоги.

Виклад основного матеріалу дослідження. Комунікації класифікують за різними ознаками: 1. За сферою охоплення: а) між організацією і зовнішнім середовищем (наприклад, обмін інформацією відбувається через рекламу); б) організаційні, які можуть здійснюватись: від вищих рівнів управління до нижчих («зверху до низу»), від нижчих рівнів управління до вищих («знизу догори»), між різними підрозділами (відділами, цехами, службами тощо), між менеджером (керівником) і його робочою групою; в) міжособисті, які виникають між окремими особами, працівниками. 2. За способом виникнення: а) формальні, б) неформальні. 3. За способом здійснення: а) вербальні, б) невербальні. Дослідження виявили, що більшість менеджерів витрачають на розмови з людьми 50-90 % свого часу. Головна перевага усних комунікацій полягає в тому, що вони забезпечують негайний зворотний зв'язок та взаємний обмін у формі взаємних запитань або усних домовленостей, виразу обличчя та жестів. А також, як з'ясовано, 55 % опитаних службовців вважають, що їхні власні письмові комуникативні навички посередні або слабкі, тому вони обирають усні комунікації [8].

Комунікаційний процес – це процес обміну інформацією на засадах використання певних складових та реалізації відповідних етапів з метою розв'язання конкретної проблеми.

Згідно з М.Х. Месконом [12] основна мета комунікаційного процесу – забезпечення розуміння інформації, що є предметом обміну, тобто повідомлень. Однак сам факт обміну інформацією не гарантує ефективності спілкування. Щоб краще розуміти процес обміну інформацією й умови його ефективності, варто мати уявлення про елементи та етапи процесу.

У процесі обміну інформацією можна виділити чотири базових елементи: 1) відправник (джерело) – особа, що генерує ідеї або збирає і передає інформацію; 2) повідомлення – власне інформація, закодована за допомогою символів; 3) канал – засіб передачі інформації; 4) одержувач (споживач) – особа, якій призначена інформація і яка інтерпретує її. При обміні інформацією відправник і одержувач проходять кілька взаємозалежних етапів: зародження ідеї; кодування і вибір каналу; передача ідеї; декодування; зворотний зв'язок та перешкоди. Їх завдання – скласти повідомлення і використовувати канал для його передачі таким чином, щоб обидві сторони зрозуміли і підтримали вихідну ідею. Це складно, тому що на кожному етапі зміст повідомлення може бути спотворений або повністю втрачений [1].

При обміні інформацією можуть виникати специфічні комунікаційні бар'єри, перешкоди. Вони існують як на рівні міжособистісних, так і організаційних комунікацій. Міжособистісні бар'єри – це: бар'єри сприйняття; семантичні бар'єри; невербальні перешкоди; поганий зворотній зв'язок; невміння слухати. До перешкод в організаційних комунікаціях належать: 1. Спотворення повідомлень; 2. Інформаційні перевантаження; 3. Незадовільна структура організації [5]. Звідси можна зробити висновок, що взаєморозуміння між керівником і людиною, який є одержувачем інформації для подальшої її передачі за призначенням – тобто секретарем, особистим помічником, асистентом, – є ключем до ефективного обміну інформацією.

У практиці менеджменту розроблені спеціальні форми ділових комунікацій, успішне використання яких дозволяє підвищити якість і продуктивність ділових комунікацій. До них належать: бесіди, телефонні розмови, наради, переговори, конференції.

Обсяги інформації, що перебуває в обігу у суспільстві, зумовили появу нових технологій роботи з нею, нових засобів зв'язку (таких, як: комп'ютерні мережі, в тому числі Інтернет, електронна і голосова пошта, факс, телеконференція, відеоконференція, електронний обмін даними, інтрамережі, або внутрішні мережі). Завдяки розвитку інформаційних технологій в організації з'являються нові професії. Наприклад, «читач електронної пошти», яких в США наймають до 48 % великих корпорацій: вони необхідні для перевірки вихідних листів на предмет наявності в них інформації, що становить комерційну таємницю або інтелектуальну власність [18].

Поза тим, удосконалення інформаційних технологій може як підвищити ефективність комунікацій, так і знизити її. Тому менеджеру для забезпечення нормальної роботи слід дотримуватися правил ефективної комунікації: 1) визначити, яка інформація є терміною; 2) яка інформація повинна копіюватися або переадресовуватися і кому; 3) кому і яка інформація повинна надходити; 4) встановити періодичність знищення електронних та інших документів; 5) визначити терміни відповіді на кожен вид комунікації; 6) не перевищувати встановлений максимальний обсяг повідомлень; 7) виробити правила проведення наради [17].

В сучасних умовах ведення бізнесу, враховуючи тенденції маркетингу, можна говорити, з одного боку, про втрату ефективності товарної і цінової конкуренції на сучасному ринку, на зміну яким приходить конкуренція у сфері комунікацій і реклами. З іншого боку, тенденція персоніфікації маркетингу і зростання значення комунікаційної складової маркетингового управління підприємством, про яку говорить Ж. Ж. Ламбен [8], підкріплена розвитком технічного прогресу. Із зростанням інформатизації суспільства, розвитком телекомунікаційних технологій, стає досяжною інформація про кожне підприємство і людину, про їх бажання і потреби. Володіння повнішою інформацією дозволяє ефективно прогнозувати майбутні потреби. Розвиток телекомунікаційних технологій дає можливість здійснювати комунікації в інтерактивному режимі (з практично миттєвим зворотним зв'язком). При цьому ефективність комунікацій зростає на порядок, що дозволяє використовувати їх як потужний інструмент конкурентної боротьби.

Сучасні умови існування підприємства в умовах конкурентного середовища передбачають підвищення вимог до планування, оцінки ефективності комунікацій, до їх оперативності, охоплення цільових ринків в країні і за її межами, розширення цілей комунікаційної діяльності, методам оцінки комунікаційної стратегії. Все це вимагає використання сучасних методик при формуванні комунікаційної стратегії [18].

Формування комунікаційної стратегії передбачає здійснення діяльності відповідно до наступних етапів: формування бюджету; творчість і творчий інструктаж;

попередня розробка і тестування; створення комунікаційного повідомлення; огляд і планування ЗМІ; оцінка комунікаційної кампанії. Дані етапи є традиційними. Проте, враховуючи виявлені особливості процесу сприйняття реклами і споживчої поведінки, дані етапи вимагають уточнення. Так, для підприємства при формуванні комунікаційної стратегії можливі дві альтернативи: орієнтація на глобальний ринок і здійснення комунікаційної діяльності на рівні сегменту [11].

Значущість комунікаційної інформації для підприємств зростає. Це пов'язано з кількома причинами. По-перше, в результаті ускладнення суспільної поведінки посилюються інформаційні потреби споживачів. Інформація перетворюється на масовий продукт, а зростаючу потребу в комунікаційній інформації починають відчувати не лише учасники ринку, а й масові споживачі. По-друге, комунікація стає не лише повідомленням, що має конкретний зміст, а економічною категорією. Вона отримує ринкову оцінку і перестає бути безкоштовним продуктом. Виникає комунікаційний ринок, де інформація продається і купується, а операції з інформацією приносять прибутки і збитки. Розширюються інвестиції в інформацію з метою отримання нової інформації, створення різного роду інновацій для витягання додаткового прибутку, а також дії на поведінку людей. Потретьє, різко зросли технологічні можливості отримання, зберігання і використання комунікацій у все більших обсягах. Спрямування і швидкість зміни інформаційних потоків, способи створення і поглинання (використання) комунікацій визначають структуру інформаційного простору. Технологічне лідерство в комунікаціях захопили інформаційні технології, в основі яких лежить взаємодія комп'ютерної мережі і споживача [11]. На прикладі Інтернету видно зростаючу глобальність комунікаційного простору. Усе це зумовлює проведення глибокого аналізу і облік особливостей інформації при виявленні цілей комунікаційної стратегії і плануванні комунікаційної діяльності підприємства.

Висновки. Інформація є технологічною основою менеджменту. Менеджер використовує інформацію у своїй діяльності, і в той же час вона є продуктом своєї діяльності у вигляді управлінських рішень та нормативів діяльності. Комунікаційний процес забезпечує рух інформації в ході здійснення управлінського впливу і за рахунок зворотного зв'язку перетворює його у взаємодію, що значно підвищує якість управління. Ефективність комунікаційного процесу залежить від того, чи враховує менеджер в комунікаційному процесі наявні бар'єри.

В сучасних умовах ведення бізнесу комунікаційний процес охоплює комунікації між організацією і зовнішнім середовищем, зокрема через рекламу; організаційні комунікації – між різними рівнями управління, різними підрозділами (відділами, цехами тощо), менеджером і персоналом; міжособисті комунікації – між окремими особами, працівниками.

У практиці менеджменту розроблені спеціальні форми ділових комунікацій: бесіди, телефонні розмови, наради, переговори, конференції.

Окрім того, обсяги інформації, що перебуває в обігу у суспільстві, зумовили появу нових технологій роботи з нею, нових засобів зв'язку, таких як: комп'ютерні мережі, в тому числі Інтернет, електронна і голосова пошта, факс, телеконференція, відеоконференція, електронний обмін даними, інтрамережі, або внутрішні мережі.

На сучасному етапі відбувається розвиток і використання нових інформаційно-комунікаційних технологій у всіх сферах бізнесу. Відбулася зміна ставлення до інформації і розширення можливості отримання і використання інформації для посилення конкурентоспроможності підприємства. Відтак, вагомо зросла роль маркетингових комунікацій в умовах інформаційного суспільства.

ЛІТЕРАТУРА

1. Андрусяк О.І. Особливості бізнес-комунікацій у системі міжнародних економічних відносин // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – N 12(102).
2. Білоус О.Г. Менеджмент: конкурентоздатність і ефективність / Білоус О.Г., Панченко С.Г. – К.: Знання, 1992. – 40 с.
3. Горенбургов М.А. Бизнес-коммуникации и эффективность предпринимательства: Дис... д-ра экон. наук: 08.00.30. – СПб., 1997. – 298 с.
4. Зверинцев А.Б. Коммуникационный менеджмент PR. – СПб.: Союз, 1997. – 288 с.
5. Йохна М.А. Проблеми міжкультурних комунікацій у інформаційному забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності підприємства / Йохна М.А., Вешко О.В. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ir.kneu.edu.ua:8080/bitstream/2010/5071/1/Johna%20M..pdf>
6. Кисельов А.П. Теорія і практика сучасного бізнесу. – К.: Лібра, 1995.
7. Коротков Е.М. Концепция российского менеджмента. – М., 2004.
8. Ламбен Ж.-Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок. – СПб.: Питер, 2005. – 800 с.
9. Литовченко І.Л. Удосконалення класифікації засобів маркетингової комунікативної діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/2670/1/14.pdf>
10. Лэйхифф Дж.М. Бизнес-коммуникации / Лэйхифф Дж.М., Пенроуз Дж.М. – СПб.: Питер, 2001. – 688 с.
11. Мазуренко В.П. Сучасні тенденції розвитку комунікаційних процесів в умовах глобалізації / Мазуренко В.П., Францишко О. // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Зб. наук. праць. – Вип. 75: В 2-х ч. – К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка; Інститут міжнародних відносин, 2008. – Ч. I. – С. 115-120.
12. Мескон М.Х. Основы менеджмента / Мескон М.Х., Альберт М., Хедоури Ф. – М.: Дело, 2004. – 800 с.
13. Примак Т.О. Методологічні підходи до визначення поняття «комунікація» у суспільстві та бізнесі // Вісник Сумського державного університету. – 2002. – N 7. – С. 174-179.
14. Потапова О.Н. Деловые коммуникации во внешней среде предпринимательского бизнеса: Дис... канд. экон. наук: 08.00.05. – М., 2005. – 136 с.
15. Почепцов Г.Г. Теория и практика коммуникации. – М.: Центр, 1998.
16. Почепцов Г.Г. Теорія комунікації. – 2-ге вид., доп. – К.: Вид. центр «Київський університет», 1999. – 308 с.
17. Рюмин М. Маркетинговые коммуникации. – М., 2008.
18. Сушко О.В. Організація формування маркетингової комунікаційної стратегії // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2011. – С. 374-382.
19. Твердохліб М.Г. Інформаційне забезпечення менеджменту: Навч. посібн. – К.: КНЕУ, 2000. – 208 с.

REFERENCES

1. Andrusiak O.I. *Osoblyvosti biznes-komunikatsii u systemi mizhnarodnykh ekonomichnykh vidnosyn* [Features of business communications in international economic relations] // *Aktualni problemy ekonomiky*. – 2009. – N 12(102).
2. Bilous O.H. *Menedzhment: konkurentozdatnist i efektuvnist* [Management: Competitiveness and Efficiency] / Bilous O.H., Panchenko S.H. – Kiev: Znannia, 1992. – 40 s.
3. Horenburhov M.A. *Biznes-kommunikatsii i effektivnost predprinimatelstva* [Business communications and the effectiveness of entrepreneurship]: Dis... d-ra ekon. nauk: 08.00.30. – Sankt-Peterburg, 1997. – 298 s.
4. Zverintsev A.B. *Kommunikatsionnyy menedzhment PR*. [Communication Management PR] – Sankt-Peterburg; Soiuz, 1997. – 288 s.
5. Yokhna M.A. *Problemy mizhkulturnykh komunikatsii u informatsiinomu zabezpechenni zovnishnoekonomichnoi diialnosti pidpriemstva* [Problems of intercultural communication in information security International Business] / Yokhna M.A., Veshko O.V. [Elektronni resurs]. – Rezhym dostupu: <http://ir.kneu.edu.ua:8080/bitstream/2010/5071/1/Johna%20M..pdf>
6. Kiselov A.P. *Teoriia i praktyka suchasnoho biznesu*. [Theory and practice of modern business] – Kiev: Libra, 1995.

7. Korotkov E.M. *Kontseptsuia rossiyskogo menedzhmenta*. [The concept of the Russian management] – Moskva, 2004.
8. Lamben Zh.-Zh. *Menedzhment, orientirovannyi na rynek*. [Management, which is a market-oriented] – Sankt-Peterburg: Piter, 2005. – 800 s.
9. Lytovchenko I.L. *Udoskonalennia klasyfikatsii zasobiv marketynhovoï komunikativnoï diïalnosti* [Improving Classification of marketing communication activities]. – Rezhym dostupu: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/2670/1/14.pdf>
10. Leykhiff Dzh. M. *Biznes-kommunikatsii* [Business Communication] / Leykhiff Dzh. M., Penrouz Dzh. M. – Sankt-Peterburg: Piter, 2001. – 688 s.
11. Mazurenko V.P. *Suchasni tendentsii rozvytku komunikatsiinykh protsesiv v umovakh hlobalizatsii* [Modern trends in communication processes in the context of globalization] / Mazurenko V.P., Frantsyshko O. // *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn: Zb. nauk. prats.* – Vyp. 75: V 2-kh ch. – Kiev: Kievski natsionalni universytet imeni Tarasa Shevchenka; Instytut mizhnarodnykh vidnosyn, 2008. – Ch. I. – S. 115-120.
12. Meskon M.Kh. *Osnovy menedzhmenta* [Fundamentals of Management] / Meskon M.Kh., Albert M., Khedouri F. – Moskva: Delo, 2004. – 800 s.
13. Prymak T.O. *Metodolohichni pidkhody do vyznachennia poniattia «komunikatsiia» u suspilstvi ta biznesi* [Methodological approaches to the definition of «communication» in society and business] // *Visnyk Sumskoho derzhavnoho universytetu*. – 2002. – N 7. – S. 174-179.
14. Potapova O.N. *Delovie komunikatsii vo vneshney srede predprinimatelskogo biznesa* [Business communication in the environment of enterprise business]: Dis... kand. ekon. nauk: 08.00.05. – Moskva, 2005. – 136 s.
15. Pocheptsov G.G. *Teoriia i praktika komunikatsii*. [Theory and practice of communication] – Moskva: Tsentr, 1998.
16. Pocheptsov H.H. *Teoriia komunikatsii*. [Theory of communication] – 2-he vyd., dop. – Kiev: Vyd. tsentr «Kievski universytet», 1999. – 308 s.
17. Riumin M. *Marketingovie komunikatsii*. [Marketing Communications] – Moskva, 2008.
18. Sushko O.V. *Orhanizatsiia formuvannia marketynhovoï komunikatsiinoï stratehii* [Organization of formation of marketing communication strategy] // *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti*. – 2011. – S. 374-382.
19. Tverdokhlib M.H. *Informatsiine zabezpechennia menedzhmentu* [Information Management provision]: Navch. posibn. – Kiev: KNEU, 2000. – 208 s.

УДК 226:331:005.95.96 (045)

Оксана Ільїна

(аспірант кафедри перевезень і маркетингу, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)

ЕВОЛЮЦІЯ ПОНЯТТЯ КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

У статті розглянуто основні етапи розвитку поняття «кадровий потенціал» та обґрунтовано економічний зміст його структурних елементів. Визначено чотири етапи розвитку кадрового потенціалу: виробничий, ресурсний, ресурсно-цільовий і системно-функціональний. Запропоновано визначення кадрового потенціалу як сукупності ресурсів (представлених у формі кількісних та професійно-компетентнісних характеристик персоналу і кадрів) і економічних можливостей, які сформовані особистісними характеристиками працівників і результативністю системи управління персоналом, ефективність взаємодії яких є джерелом забезпечення ефективності інноваційного зростання та конкурентоспроможності підприємства. Доведено, що можливості кадрового потенціалу підприємства формуються залежно від особистих якостей працівника і цілей розвитку системи управління персоналом, проте економічним проявом є рівень ефективності та конкурентний статус підприємства. Акцентовано на економічному, а не на управлінському аспекті формування та реалізації кадрового потенціалу. Відзначено, що важливою особливістю формування кадрового потенціалу підприємства на сучасному етапі розвитку економіки стає активне використання інформаційних технологій, глобальних інформаційних систем. Все більшого значення набувають інноваційні підходи та методи управління персоналом підприємств.

Ключові слова: кадровий потенціал, ресурси, можливості, еволюція.

Оксана Ильина

(аспірант кафедри перевезок и маркетинга, Киевская государственная академия водного транспорта имени гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)

ЭВОЛЮЦИЯ ПОНЯТИЯ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ

В статье рассмотрены основные этапы развития понятия «кадровый потенциал» и обосновано экономическое содержание его структурных элементов. Определено четыре этапа развития кадрового потенциала: производственный, ресурсный, ресурсно-целевой и системно-функциональный. Предложено определение кадрового потенциала как совокупности ресурсов (представ-

© Ільїна О. А., 2014

ленных в форме количественных и профессионально-компетентных характеристик персонала и кадров) и экономических возможностей, которые сформированы личностными характеристиками работников и результативностью системы управления персоналом, эффективность взаимодействия которых является источником обеспечения эффективности инновационного роста и конкурентоспособности предприятия. Доказано, что возможности кадрового потенциала предприятия формируются в зависимости от личных качеств работника и целей развития системы управления персоналом, однако экономическим проявлением является уровень эффективности и конкурентный статус предприятия. Акцентировано на экономическом, а не на управленческом аспекте формирования и реализации кадрового потенциала. Отмечено, что важной особенностью формирования кадрового потенциала предприятия на современном этапе развития экономики становится активное использование информационных технологий, глобальных информационных систем. Все большее значение приобретают инновационные подходы и методы управления персоналом предприятий.

Ключевые слова: кадровый потенциал, ресурсы, возможности, эволюция.

Oksana Pina

(research student, Chair of transportation and marketing of Kyiv State Academy of Water Transport named after hetman Petro Konashevych Sahaidachnyi)

EVOLUTION OF THE CONCEPT PERSONNEL POTENTIAL OF A COMPANY

The article considers the main stages of the concept of «personnel potential» and substantiates the economic content of its structural elements. Four stages of development of personnel potential: production, resource, resource-target and systemic-functional have been defined. The author proposes an interpretation of personnel potential as a comulativeness of resources (presented in the form of quantitative and professional competency characteristics of staff and personnel) and the economic opportunities generated by personal characteristics of workers and the effectiveness of the system of personnel management, the effectiveness of the interaction which is the source to ensure the effectiveness of innovative growth and competitiveness. The article proves the opportunities of enterprise personnel potential formation in dependence on own qualities employee development goals and personnel management systems, though the economic level are manifestations of the effectiveness and competitive status of an enterprise. The economic and not the managerial aspects of the formation and implementation of human resources have been emphasized. An important feature of the formation of personnel resources becomes an active use of information technology, global information systems. Increasingly important to the innovative are the approaches and methods of personnel management of enterprises.

Keywords: personnel potential, resources, opportunities, evolution.

Постановка проблеми. В умовах оптимізації систем управління, зростання ролі й відповідальності людини у забезпеченні розвитку підприємства необхідно активізувати мотивацію й внутрішні потреби працівників для забезпечення ефективних і позитивних змін в структурі підприємства, орієнтації на інноваційний розвиток, підвищення конкурентоспроможності потенціалу підприємства.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питанням дослідження кадрового потенціалу підприємства приділено значну увагу в працях таких учених як Білорус Т. В., Кібанов А. Я., Краснокутська Н. С., Головка А. С., Писаревська Г. І. та ін. Зазначені автори досліджували ресурсний склад кадрового потенціалу, роль трудових ресурсів та персоналу у формуванні кадрового потенціалу регіонів, підприємств.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Проблематикою існуючих досліджень кадрового потенціалу є плюралізм та неузгодженість у складі та структурі, спрямованості та економічному інструментарії розвитку кадрового потенціалу. Крім того, на сьогодні багато авторів наукових досліджень взаємозаміняють поняття «людський капітал», «трудові ресурси», «трудоий потенціал», «кадри», «кадровий потенціал».

Мета статті. Дослідити та узагальнити еволюційні підходи до трактування поняття «кадровий потенціал підприємства» та визначити сучасні аспекти його формування та реалізації.

Викладення основного матеріалу. Економічне поняття «кадровий потенціал» почали використовувати в науковому колі у період переходу від екстенсивного до інтенсивного способу розвитку виробництва. Передумовою цього послужила потреба практики забезпечити якісне вдосконалення формування і використання відповідних можливостей працівників як сукупного суб'єкта виробництва і управління. В численних публікаціях вітчизняних науковців кадровий потенціал часто отожднюють або взаємозаміняють з трудовим, хоча, ці поняття відрізняються один від одного. Трудовий потенціал може використовуватися для характеристики потенціалу держави, галузі, регіону, підприємства. Кадровий потенціал характеризує тільки наявні ресурси й такі, що можуть розвиватися, характеристики кількісних і якісних здатностей робітників.

Розвиток кадрового потенціалу взаємопов'язаний з етапами досліджень потенціалу підприємства, що відповідає процесу еволюції загальносуспільної наукової думки (табл. 1).

Розглянемо більш детально існуючі визначення кадрового потенціалу, що запропоновані сучасними дослідниками в процесі дослідження ринкових економічних умов, різних галузей господарювання.

У процесі дослідження методів антикризового управління А. П. Градов під кадровим потенціалом розуміє можливість досягнення цілей перспективного розвитку, які створюються кількісними і якісними характеристиками кадрів, якими володіє організація в певний момент часу [3].

На думку Балабанової Л. В., кадровий потенціал підприємства – це гранична величина можливої участі працівників підприємства у його діяльності з урахуванням їх компетентності, психофізичних особливостей, інтересів, мотивацій [4, с. 17]. Кадровий потенціал підприємства – це спроможність і можливість персоналу підприємства до повної реалізації свого особистісного потенціалу до досягнення поставлених цілей при виробництві товарів і послуг. При цьому під потенціалом особистості розуміється комплексна характеристика індивідуума, яка включає кваліфіка-

ційний, освітній та інтелектуальний рівні, а також спроможність їх використовувати і розвивати з часом [5, с. 107].

Таблиця 1. Еволюція досліджень поняття «кадровий потенціал»*

Етапи розвитку теорії	Автор	Рік	Основні аспекти дослідження
1. Виробничий	H. T. Graham	1978	Об'єктом управління є виробничі взаємовідносини роботодавця з працівниками, метою управління персоналом є отримання максимально можливої вигоди від здібностей працівників, а для працівників – отримання як матеріальної нагороди, так і психологічної вигоди від своєї роботи
2. Ресурсний	B. Wernerfelt, J. Storey, A.Б. Борисов, Н.І.Шаталова, М.І.Долішній, D. Buchannan, A.Huczynski	1984-2004	Ресурс в організаційному контексті розглядається як сильні та слабкі сторони організації, включаючи матеріальні та нематеріальні активи. Існують три основні організаційні ресурси: людські ресурси, фінансові ресурси та технологічні ресурси. Поняття управління людськими ресурсами розглядається як інтегрована кадрова політика, необхідна для підтримки організаційної стратегії
3. Ресурсно-цільовий	А.Я.Кібанов, Градов А.П., J. Bratton, J. Gold, E.В.Сарапука	2003-2007	Досліджуються можливості досягнення цілей перспективного розвитку, які створюються кількісними і якісними характеристиками кадрів, якими володіє організація в певний момент часу. Управління кадровим потенціалом розглядається як стратегічний підхід до управління трудовими відносинами, у якому можливості персоналу мають вирішальне значення для досягнення конкурентних переваг
4. Системно-функціональний	Краснокутська Н.С., Балабанова Л.В., Z. Senuysel P. K. Mahal	2005-2011	Сукупність здібностей і можливостей кадрів забезпечувати досягнення цілей довгострокового (перспективного) розвитку підприємства. Управління кадровим потенціалом розглядається як стратегічна функція, для пояснення якої використовується чотири складові: мета, цілі, бачення й політика. Мета – домінуючі цілі або головні причини існування організації. Цілі – звіт про результати, який має бути досягнутий у визначені терміни. Бачення – бажаний майбутній стан організації. Політика – принципи та методи досягнення цілей організації

*побудовано автором на основі джерел [1, 2]

На думку авторів, останні визначення не відображають сутності соціально-економічної категорії «кадровий потенціал» та прирівнюють поняття «кадровий потенціал підприємства» до поняття «трудовий потенціал підприємства».

Кадровий потенціал може розглядатись як тимчасово вільні або резервні трудові місця, що потенціально можуть бути зайняті спеціалістами в результаті їх розвитку та навчання. Управління кадровим потенціалом має сприяти упорядкуванню, збереженню якісної специфіки персоналу, його удосконаленню та розвитку [6, с. 3].

На думку Плетникової І. Л., кадровий потенціал – це сукупність здібностей виробничого персоналу підприємства забезпечити виробництво споживчих вартостей, які відповідають потребам ринку в конкретних економічних та науково-технічних умовах виробництва, а також повна реалізація свого індивідуального потенціалу для досягнення поставлених цілей при виробництві товарів і послуг [7, с. 78]. Найбільш поширене визначення дає Краснокутська Н. В., яка вважає, що кадровий потенціал – це сукупність здібностей і можливостей кадрів забезпечувати досягнення цілей довгострокового (перспективного) розвитку підприємства [8, с. 107]. Слиньков В. Н. під кадровим потенціалом

розуміє кількісні та якісні показники кадрового ресурсу, що розкривають незалученні можливості, сили, внутрішні цінності, які можна використовувати у кадровій роботі [9, с. 107]. На думку Лапіна Є. В., кадровий потенціал підприємства – це сукупна спроможність виробничого персоналу забезпечити виробництво споживчих вартостей, які відповідають потребам ринку в конкретних економічних і науково-технічних умовах виробництва [10, с. 3].

На думку авторів, ці визначення відображають соціально-економічну сутність управлінської категорії «кадровий потенціал», але не розкривають склад та структуру його економічних елементів, не повною мірою характеризують ресурсні складові, а також не розкривають зміст економічних можливостей, що є основою розвитку кадрового потенціалу. Наведені визначення сучасних дослідників доводять актуальність системно-функціонального підходу до трактування кадрового потенціалу. З урахуванням проведеного дослідження еволюції, складових та підходів до визначення поняття «кадровий потенціал», на думку автора, необхідно удосконалити наукову категорію в напрямі формалізації економічної спрямованості.

Кадровий потенціал – це сукупність ресурсів (представлених у формі кількісних і професійно-компетентнісних характеристиках персоналу й кадрів) та економічних можливостей, що сформовані особистісними характеристиками працівників та результативністю системи управління персоналом, ефективність взаємодії яких є джерелом забезпечення ефективності інноваційного зростання і конкурентоспроможності підприємства. На нашу думку доцільно при характеристиці складових кадрового потенціалу дослідити його основні елементи: ресурси та можливості. Ресурсною основою кадрового потенціалу є трудові ресурси, представлені у вигляді персоналу і кадрів, та економічні можливості, утворені в результаті реалізації творчих, інноваційних здібностей та здатності до креативності, саморозвитку, інформованості та орієнтації у світовому інформаційному просторі працівника чи власника підприємства.

Далі проведемо аналіз можливостей, що формуються в структурі кадрового потенціалу. Вовк О. М. дає таке економічне визначення «можливість – це якісна характеристика економічної системи (наприклад, підприємства), потенційна здатність цієї системи до розвитку, яка в дійсності виникає як результат управління і виражається через реалізацію цієї здатності в будь-якій сфері» [11, С. 79]. Тобто при управлінні розвитком кадрового потенціалу та забезпеченні ефективності його реалізації важливими є не лише характеристики ресурсів (кваліфікація, досвід та ін.), а й якісні властивості людини – її професійні амбіції, інноваційність та креативність мислення, здатність до саморозвитку, конкуренції та авторитетності в колективі, поінформованості й технологічній грамотності. Крім внутрішніх можливостей працівника у розвитку кадрового потенціалу беруть участь рівень ефективності кадрової політики, систем відбору, навчання та стажування, мотивації і сила корпоративної культури. Таким чином, можливості формуються в залежності від особистих якостей працівника і цілей розвитку системи управління персоналом, проте економічним проявом є рівень ефективності та конкурентний статус підприємства.

У сучасних умовах підприємства з метою забезпечення ефективності своєї діяльності постійно реагує на впливи зовнішнього середовища. Ці дії можуть носити різний характер: конкуренти почали виробляти таку ж послугу з нової технології з меншими витратами; з'явилася аналогічна послуга, що забезпечує у споживача більший попит; змінився курс валют; інфляція знецінила весь отриманий прибуток; облікова ставка відсотка раптово підвищилася і т. д. Швидкі і часом непередбачувані зміни зовнішнього середовища

заставляють кожне підприємство швидко пристосовуватися. Адаптація, гнучкість стали життєво важливими властивостями будь-якої організації. Розвиток гнучкості, адаптивності стає одним із провідних принципів формування кадрового потенціалу підприємств. Адаптивність як найважливіша властивість підприємства забезпечується цілеспрямованим навчанням і тренуванням працівників, включенням самоаналізу в процес діяльності.

Важливою особливістю формування кадрового потенціалу стає активне використання інформаційних технологій, глобальних інформаційних систем. Ефективність діяльності будь-якого підприємства значною мірою залежить від використання інформаційних технологій на користь підвищення ефективності операцій і рішень, що приймаються. Великого значення набувають інноваційні підходи і методи управління персоналом підприємств. Серед них такі: – обговорення та планування разом із персоналом стратегічної інформації про розвиток організації; – створення груп працівників як незалежних постачальників, які працюють поза організацією; – заохочення представлення працівників про себе як про бізнесменів; – виявлення талановитих людей в інших організаціях, які могли б попрацювати в організації на тимчасовій або постійній основі; – регулярне знайомство працівників з новими ідеями і новими людьми, з метою розвитку нових продуктів і технологій; – заміна оцінки персоналу зверху процедурами самооцінки.

У міру розвитку кадрового потенціалу сучасних підприємств міняються форми і методи керівництва: відбувається відхід від авторитарного, заснованого на беззаперечному бажанні затвердити свою владу і авторитет до демократичного, заснованого на наданні працівникам допомоги в розкритті їх здібностей, на формуванні докола себе групи однодумців. У зв'язку з цим, джерелом влади стає не стільки посадова позиція, скільки знання. Одним з основних принципів розвитку кадрового потенціалу стає перехід від функціональної спеціалізації до горизонтальної інтеграції, заснованої на інтелектуальній співпраці. Організаційні структури управління від структур вертикального підпорядкування переходять до адаптивних структур, що розширює можливості і створює додаткові передумови для розвитку сучасного економічного потенціалу підприємства.

Формування і використання кадрового потенціалу на підприємстві визначається тим, як підвищується компетенція працівників і як вона використовується в цілях підвищення конкурентоспроможності всього підприємства в цілому.

Висновки та пропозиції. Дослідження еволюції поняття кадрового потенціалу дозволяє зробити висновок про відсутність єдиного підходу до трактування, взаємозамінності понять «трудова» та «кадрова» потенціали. Тому автором сформовано в хронологічному порядку (відповідно до періоду виникнення) підходи до визначення досліджуваного поняття. Автором акцентовано увагу на економічному, а не управлінському, аспекті формування та реалізації кадрового потенціалу. Зокрема зазначено, що кадровий потенціал – це сукупність ресурсів (представлених у формі кількісних і професійно-компетентнісних характеристик персоналу й кадрів) та економічних можливостей, що сформовані особистісними характеристиками працівників і результативністю системи управління персоналом, ефективність взаємодії яких є джерелом забезпечення ефективності інноваційного зростання і конкурентоспроможності підприємства. Подальші дослідження кадрового потенціалу необхідно спрямувати на виявлення галузевих особливостей управління персоналом, формалізації факторів, що формують вартість кадрового потенціалу та забезпечують ефективність його реалізації при інноваційному розвитку підприємства.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Haslinda A.* Evolving terms of human resource management and development / A. Haslinda // The Journal of International Social Research. – 2009. – Vol. 2 / 9. – Pp. 180 – 186.
2. *Zorlu Senuysel.* Managing the Human Resource in the 21st Century / Senuysel Zorlu. – Ventus Publishing ApS, 2009. – 77 p.c., c. 61
3. *Градова А. Р.* Стратегія і тактика анти кризисного управління фірмою / під. ред. А. Р. Градова, В. І. Кузіна. – СПб. : Спеціальна література, 2006. – 510 с.
4. *Балабанова Л.* Организация труда менеджера: ученик для студентов высших учебных заведений. / Л. В. Балабанова, А. В. Сардак. – К-Донецкого: ДонНУЕТ, 2008. – 480 с.
5. *Шчукін Г. В.* Теория социального управления: монография / Г. В. Шчукін. – К.: МАУП, 1996. – 408 с.
6. *Шекшина С. В.* Управление персоналом современной организации: учебно-практич. пособ. / С. В. Шекшина. – [5-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Бизнес-школа «Intel-Sintez», 2002. – 356 с.
7. *Плетникова И. Л.* Совершенствование экспертно-бальной методики оценки кадрового потенциала предприятия / И. Л. Плетникова, И. В. Миронцева // Весник економіки і транспортної промисловості. – Х.: УкрГАЗТ, 2007. – № 19-20. – С. 78-87.
8. *Краснокутская Н. В.* Инновационный менеджмент: учеб. пособие / Н. В. Краснокутская. – К.: КНЭУ, 2003. – 504 с.
9. *Слиньков В. Н.* Управление персоналом (Практические рекомендации) / В. П. Слиньков. – К.: Алерта, 2004. – 240 с.
10. *Лапин Е. В.* Экономический потенциал предприятий промышленности: формирование, оценка, управление: автореф. дис. докт. наук: 08.07.01. – экономика промышленности / Е. В. Лапин. – Х.: СумГУ, 2006. – 36 с.
11. *Вовк О. М.* Теоретические основы моделирования развития инвестиционного потенциала предприятий // Наука. Теория и практика: международная научно-практическая конф., 28-30 декабря 2011 г. : тезисы доклада. – Варшава, Польша.

REFERENCES

1. Haslinda A. Evolving terms of human resource management and development / A. Haslinda // The Journal of International Social Research. – 2009. – Vol. 2 / 9. – Pp. 180 – 186.
2. Zorlu Senuysel. Managing the Human Resource in the 21st Century / Senuysel Zorlu. – Ventus Publishing ApS, 2009. – 77 p.c., c. 61
3. Hradova A.P. *Stratehiia i taktika antikrizisnoho upravleniia firmoi* [Strategy and tactics of crisis management of a firm] / pod. red. A.P. Gradova, B.I. Kuzina. – SPb. : Spetsial'naia literatura, 2006. – 510 s.
4. Balabanova L. V. *Organizatsiia truda menezhera: uchebnik dlia stud. vyssh. ucheb. zakl.* [Labour Organization Manager] / L. V. Balabanova, A. V. Sardak. – K-Donetskogo: DonNUET, 2008. – 480 s.
5. Shchukyn G. V. *Teoriia sotsial'noho upravleniia: monohrafiia* [Theory of social control: monograph] / G. V. Shchukyn. – K.: MAUP, 1996. – 408 s.
6. Shekshyna S. V. *Upravlenie personalom sovremennoi orhanizatsii: uchebno-praktich. posob.* [Personnel Management of modern organization: Training and Practical Book] / S. V. Shekshyna. – [5-izd., Pererab. i dop.]. – M.: Biznes-shkola «Intel-Sintez», 2002. – 356 s.
7. Pletnikova I. L. *Sovershenstvovanie ekspertno-ball'noi metodiki otsenki kadrovoho potentsiala predpriiatiia* / I. L. Pletnikova, I. V. Mironseva [Improving peer-point methodology for assessing the human resource capacity of the enterprise] // *Vestnik ekonomiki i transporta promyshlennosti*. – Kh.: UkrGAZHT, 2007. – № 19-20. – S. 78-87.
8. *Krasnokutskaia N. V. Innovatsionnyi menedzhment: ucheb. posibn.* [Innovation management] / N. V. Krasnokutskaia. – K.: KNEU, 2003. – 504 s.
9. *Slin'kov V. N. Upravlenie personalom (Prakticheskie rekomendatsii)* [Personnel Management (Practical recommendations)] / V. P. Slin'kov. – K.: Alerta, 2004. – 240 s.
10. *Lapin E. V. Ekonomicheskii potentsial predpriiatiia promyshlennosti: formirovanie, otsenka, upravlenie: avtoref. dis. dokt. ekon. nauk: 08.07.01* – ekonomika promyshlennosti [Economic potential enterprises of the industry: the formation, evaluation, management] / E. V. Lapin. – Kh.: SumGU, 2006. – 36 s.
11. *Vovk O.M. Teoreticheskie osnovy modelirovaniia razvitiia investitsionnoio potentsiala predpriiatiia* [Theoretical Foundations of modeling the development of the investment potential of the enterprises] // *Nauka. Teoriia i praktika: mezhdunarodnaia nauchno-prakticheskaiia konf.*, 28-30 dekabria 2011 g. : tezisy doklada. – Varshava, Pol'sha.

UDC 330.34:330.5

*Oleksandr Kendiuhov, Doctor of Economics, Professor
(Head of the Chair of Economics and Entrepreneurship, State Economy and
Technology University of Transport)
Григор'яч 'Ягельська, Ph.D. in Economics
(Docent of the Chair of Strategic Management of Economic Development, Do-
netsk National Technical University)*

ECONOMIC FORCE AND ECONOMIC ENERGY AS NEW INDICATORS OF ECONOMIC EFFICIENCY

In the article, the use of economic force as an indicator of the economic efficiency of the national economy is proposed and justified. Article describes the structure of economic force and the algorithm to measure it. Economic force of Ukraine is calculated during the study period.

Keywords: system, efficiency, development, economic energy, economic force, time

*Олександр Кендюхов, д. е. н., проф.
(завідувач кафедри «Економіка та підприємництво»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)
'Ягельська, к. е. н.
(доцент кафедри «Стратегічне управління економічним розвитком»,
Донецький національний технічний університет)*

ЕКОНОМІЧНА СИЛА Й ЕКОНОМІЧНА ЕНЕРГІЯ ЯК НОВІ ПОКАЗНИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

У статті викладено та обґрунтовано авторську позицію щодо показників оцінки ефективності функціонування економічних систем. Запропоновано та обґрунтовано доцільність використання економічної сили в якості показника економічної ефективності національної економіки. Стаття описує структуру економічної сили й алгоритм її вимірювання. На основі проведених досліджень розраховується економічна сила України протягом досліджуваного періоду.

Ключові слова: система, ефективність, розвиток, економічна енергія, економічна сила, час.

© Кендюхов О. В., Ягельська К. Ю., 2014

'Кендюхов, д. э. н., проф.

*(заведующий кафедрой «Экономика и предпринимательство»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

'Ягельская, к. э. н.

*(доцент кафедры «Стратегическое управление экономическим развитием»,
Донецкий национальный технический университет)*

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СИЛА И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭНЕРГИЯ КАК НОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ

В статье изложена и обоснована авторская позиция к показателям оценки эффективности функционирования экономических систем. Предложена и обоснована целесообразность использования экономической силы как показателя экономической эффективности национальной экономики. В статье описывается структура экономической силы и алгоритм её измерения. На основе проведённого исследования рассчитывается экономическая сила Украины в исследуемый период.

Ключевые слова: система, эффективность, развитие, экономическая энергия, экономическая мощь, время.

Statement of the problem. For years, economics has been wondering how existing systems of efficiency indicators of national economies and individual businesses are adequate to long-term goal of sustainable development. Rational national economics or microeconomic system assumes the ensuring of the long-term well-being of a particular society (the people, the staff, and the owners), that is the highest efficiency of the economics should be combined with the humanistic goals of development. However, it is controversial whether existing indicators are able to reflect this long-term and assess directly the process of development.

Analysis of recent research and publications. Much attention was devoted to evaluation of the economic systems dynamics by foreign and domestic scholars, including O. Polovtsev [1], C. Clark [2-4], J. Forrester [5], N. Kondratyev [6], W. Weidlich [7], V. Kushlin [8], E. Orekhova [9], B. Pun'ko [10], who focused in their researches on a comprehensive approach that would include economic, social, institutional, investment and other areas. M. Hirooka [11], A. Korotych [12], Yu. Mazur [13], A. Dubovoy and O. Kindrat [14] investigated the dynamics of key macroeconomic indicators from the standpoint of economic growth. Works by A. Halchynskiy [15], P. Oryehovskiy [16], V. Satsyk [17], G. Malynetskiy [18], M. Proskurina [19], M. Dovbenko [20], A. Poruchnik [21], V. Feschenko [22], A. Fuks [23] allowed to master the basic methodology of the formation of crisis indicators system and cycle development. J. Alan [24], W.-B. Zhang [25], S. Smirnov [26], A. Lopatin, T. Obukhovskaya [27], P. Trunin [28] and other scientists studied the system of leading indicators of the economy. **Selection of the unsolved problems.** However, indicators that adequately reflect the development of the economic system in the long term and today are still not available.

The purpose of the article is to present and to justify the author's position on indicators of evaluating the efficiency of the economic system; to invent the alternative indicator for economic development evaluating based on the energy approach.

The results of the analysis. There are many concepts of economic development based on neoclassical and neo-Keynesian theories, but most of them describe the process of quantitative changes, that is growth, what is their main disadvantage [29, p. 25]. Thus, when evaluating the efficiency of the national economy, primarily such indicators as GDP per capita and economic growth are usually used in percentage of GDP to the previous year, income and consumption of the population and so on. Thorough analysis of macro-economic indicators, which are used for the estimation of economic dynamics, is presented in [30], but none of them can testify to sustainable development, because is short-term and does not reflect the process of development fully. For example, GDP can grow by a temporary increase in exports of non-renewable resources (that does not talk about development, but rather threatens prosperity and high living standards of future generations) or by stimulating the economy by foreign loans (which increases the risks of loss of economic independence). V. Inozemtsev notes that in industrial society «economic growth, to assess which GDP growth is commonly used, was synonymous with development, and for the time difference between them is not allocated» [31]. In the post-industrial society, economic processes divided into two areas: one continued to develop the production of material goods; another increased the knowledge production and formed a new quality of person. The above named researcher points to a number of problems in post-industrial society while trying to display in the statistics the processes of economic development, because traditional economic growth does not take into account the qualitative changes of production and human potential [31]. In addition, false focusing on GDP growth ignores the objective foundations of this growth: structural changes, resource-intensive of economics, labor productivity in major industries, etc. [32, p. 16-17].

A similar problem occurs in micro-systems, because when evaluating the efficiency of enterprises profit in its different variations and gross income are used as the main indicators. In our view, income much more reflects the growth of microeconomic system than the development. For example, income may increase due to seasonal demand in the market; it is no evidence of the company development. In terms of market uncertainty, this indicator can be considered less objective, because the strengthening market fluctuations result the micro-economic system to a no equilibrium state. Often in this case the income increases, but the system approaches a certain critical point, after the passage of which the structure is destroyed and transformation and formation of a new structure of higher quality is observed (or vice versa decay and degradation of structural relations systems) [33, p. 83]. R. Feschur and V. Samulyak also stress that the greater part of domestic enterprises use only the system financial indicators, which is unrepresentative because in modern conditions intangible assets, market impacts, potential become increasingly important [34]. Thus, the conventional indicators of effectiveness of macro- and microeconomic systems are based on the temporary result and overlook the long-term result. Even a positive trade balance does not mean economic success. For example, the budget surplus in 2010 (5030 million dollars) compared with a deficit of 2009 (-13726 million dollars) was formed by a positive balance on loans and bonds account. Actual balance depends entirely on the commitment. That government which took loans and praised surplus dooms the future leaders of the country to worse indicators through financial commitments. Therefore, this kind of surplus does not reflect the reality of economic development.

In [30] we attempted to define indicators of leading national economic development, as a result of what we have found that special attention as an indicator that would brought us closer to solving the problems outlined, should be given to the so-called economic energy, the author's position on the nature, structure and features of which was given in [35, 36].

J. Schumpeter his classic work «The Theory of Economic Development» drove to «energy search», which is formed within the economic system and, according to the scientist, «changes it directly» [37, p. 4]. M. Hvesyk and I. Bystryakov also consider that «the relevant force should be standing by the economics that can be expressed in the form of energy. That energy is mostly capital» and its flow from one form to another [38]. According to A. Dombrovskiy, modern economic model is characterized by a «fictitious capital», arising from the triad of industrial, commercial and financial capital and focuses mainly on the stock market as production of securities – derivatives that exist in electronic form. «Fictitious capital» in the form of «financial bubbles» is nowadays the most profitable, that is in today's economy money plays hypertrophied role [39, p. 262]. In principle, all resources can be expressed in monetary terms: the traditional energy sources and alternative energy, level of technical and technological equipment, industry backlogs, presence and state of infrastructure, human resources and intellectual capital, etc., that we will operate in the future.

A. Sekatskiy calls money as «time objectification» [40]. Today impossibility of economic system timeless is undeniable. W.-B. Zhang noted that time should be included as an independent variable in the description of each economic value [25, p. 27].

Most researchers note a significant increase in the speed of the time flow in modern society, which is reflected in accelerating scientific and technological progress, economic and social processes. As aptly noted by S. Pogodaev, the word «success» means «catch», «in time». Successful people accelerate their biological time, catch to do more than others during the day, overcome greater distance to market goals. Successful firms accelerate their corporate time and outperform competitors in the market. Successful countries accelerate their national market time and overtake other countries [41].

Finnish writer M. Larne, ironically speaking about the American way of life, wrote, «In New York streets waddle walk is not accepted. Here all passers-by hurry somewhere to be in time, not forgetting for a moment that time – money...» [42].

Therefore, the key development factors are time and energy, which to some extent may be expressed in monetary terms.

Manipulation of economic energy in the physical sense allow to consider economic (productive) forces as any other actions of non-economic forces – natural forces, biological forces (plants, animals) and others. In this regard, all production resources (material, fuel and energy, capital, labor, etc.) participate equally in the economic movement and generating economic energy. The movement of the real world is based on energy costs and is the result of implementation of the relevant drivers (work). The work describes the quantitative and qualitative changes in the system under the influence of force [43, p. 99-103], in our opinion – under the influence of economic energy.

I. Newton explained the movement by the external influence on internal forces that provide impulse of the object movement. Depending on the size and the vector of attached external forces, object moves with acceleration or deceleration [44, p. 92]. Broadly speaking, the momentum of economic development is defined as the force impact that is sufficient to make the system transition to the new quality and structure. Management based on the impulses of economic development is timely detection of external and internal generation of impulses and their desired direction and implementation in practice [45, p. 30].

According to [43, p. 23], the force means active movement, action of one element to the other, real or possible energy display under certain circumstances. The trajectory of economic dynamics depends on the strength of various factors and duration of their action. While some factors act in the same direction, in which the economic movement is, the increase in strength of its

effect on the flow of economic events increases its speed (time performance) and reduces cycle events (the time required to implement each event).

If economic forces in the system are not enough, time productivity decreases, generating of economic energy is slowed down, dissipative processes activate bring chaos. Economic energy dissipation means the loss of resources and money, so economic force should primarily attract outside resources and stimulate their generation within the system. Using this indicator assesses the system effectiveness for the long term, reflecting the loss or acquisition of potential, which is the driving force of development.

Any simple structure occurs around the point of maximum concentration of resource and seen around its «energy center» in the development of the resource. Structural center is not only an attribute of proportion, but also an inexhaustible source of energy and knowledge that organizes and shapes the entire structure [44, p. 91]. Such center and energy generator in the macroeconomic system is a country (government), which is responsible for synchronizing speeds and generates economic energy. Generation of moving of economic energy depends on the government, which is the supreme coordinator of structural, technological, and institutional change, on the timeliness and comprehensiveness development and implementation programs of institutional and technological changes [43, p. 408]. It emphasizes the awareness of time as the main economic resource and requires urgency of action by the government to reform the economy to achieve leading development and high living standards.

In terms of modern synergetic paradigm, time describes a relationship and hierarchy of individual time vectors of motion of the system elements. As noted by M. Kuzmin, time becomes the «operator». Using it the «system state», we get more and more states. The value of «operator», which is the whole system, is due to some «critical mass», which represents the system as a whole. This total factor may be mass, energy, information, size, connectivity of the system and other factors of integrity. Development of the system involves changing of the integrity, leading to changes at the level of parts (structure, metabolism, quality of behavior, etc.)» [46, p. 72-73].

Thus, in our view, it is quite correct to determine the economic system as a whole, which is inherent economic weight, economical energy, economic time, information, size and so on.

Proceeding from the above and generally accepted interpretations of energy and force, we will operate the categories of «economic energy» and «economic force».

In our opinion, economic energy is a potential of the economic system, which is its ability to supply efficient functioning and positive qualitative transformations. The structure of economic energy is an array of abilities that determine the qualitative and quantitative state of the economic system and cause the transformation of its structure by changing the space-time location of the system. Economic fluctuations are caused by different energy values (states) of abilities («sub energies»). State of ability is defined by its location in time and space.

Abilities are displayed in economic force, i.e. economic force is a display of economic energy, which leads to the development of the system. In other words, it is the intensity, the ability to generate and to attract resources providing wealth of the country. Economic force stimulates conversion of potential energy into kinetic one that actually promotes a positive trend. Thus, the economic energy of the country comes out of dormancy and activates the structural elements of the system, stimulating them to action.

Economic force (F) may be represented by the formula (1):

$$F = EM * g ; \tag{1}$$

where EM – economic weight of the country;

g – acceleration of economic growth in the national economy that characterizes time efficiency as an economic resource and determines the quantity of money which increases the balance of payments surplus (excluding loans and other obligations) for the period (2):

$$g = \frac{\sum_{t=1}^T (B_t - B_{t-1})}{T}; \quad (2)$$

where B_t – balance without obligations at the end of the period;
 B_{t-1} – balance without obligations at the beginning of the period;
 T – duration, years.

The economic weight of the country is a set of all economic resources (inputs) (excluding credit) and is calculated as a total value of these resources (3):

$$EM = \frac{I}{\sum_{i=1} m_i}; \quad (3)$$

where m – the average value of the i resource for the period (4),
 i.e.

$$\bar{m}_i = \frac{m_{i,t-1} + m_{i,t}}{2}; \quad (4)$$

where $m_{i,t-1}$ – cost of i resource at the beginning of the period;
 $m_{i,t}$ – value of i resource at the end of the period.

Among resources required for the calculation of economic force, we allocate land, labor, capital, information, intellectual capital (innovation, entrepreneurship).

We propose Abel (Ab) as a derivative unit of economic force measuring (based on «economic abilities» and «Bel» which is commonly used for «force» (intensity) indicators). That is Abel – a unit of measuring of economic power value, characterizing the intensity of economic abilities of the country (1 Ab = 1 billion currency² over a period).

As far as the aim of the proposed indicator – to show the effectiveness in the long term, the latter refers to the length of time during which the changes of all factors of production are possible. Based on the experience of countries that have demonstrated economic miracle, in our opinion, the analyzed period should be at least ten years.

From a practical point of view, the indicators should meet the following criteria: their fluctuations must have cyclical nature; there should not be sudden and unexplained jumps; rows must be sufficiently reliable and comparable throughout the test period; information should be promptly updated [27, p. 213]. In our case, the obstacle to accurate calculations is the difficulty of access to full and timely information. For example, according to various sources, the cost per hectare of land is ranging from 5000 UAH to 10000 UAH, but the starting price in future projections of increasing prices for land in Ukraine 300 EUR is also featured. Stated official data is often incomplete or not comparable.

In any case, if a single researcher may encounter significant error in the calculation of economic force, such problem can be easily avoided at the state level.

We will operate such categories as land, labor, capital, entrepreneurial skills and information as the main resources to test methods of economic force calculating. Partial intermediate calculations of economic force are presented in the table 1 based on [47-49].

Table 1. Some intermediate calculations of economic force

Type of resource	The cost of the resources over selected years, mln. UAH					
	2005	2007	2009	2010	2012	m _i
Land	302195,5	302247,6	302148,6	302194,7	302194,7*	302195,1
Labor	21,346809	34,4769836	45,23413317	53,4179907	69,33365431	45,340232
Equity	1133603,7*	1133603,7*	1269537,7	1426711,6	1904940,2	1519271,95
Capital investment	93096	188486	151777	150667**	293691,9	193393,95
The residual value of fixed assets	661565	993346	1597416	1731296	2135987 ***	1114541,5
Human capital ¹	16102,5	19065,7	24580,3	32629,8	40454,1	28278,3
Innovative capital	4818,6	6700,7	8653,7	9867,1	11252,7	8035,65
Output	995630	1565055	1955685	2388289	3150653	2073141,5
Information ²	215,5	361,8	506,6	592,4	799,2	507,35
In total	3407507,8	4541375	5736561	6549676	8535214,5	5239410,64
The dynamics of the consolidated balance of payments, mln. UAH.						
Balance	10721	9421	-13726	5030	-4175	-
Loans and bonds	7563	23105	-9137	6762	6019	-
Balance without obligations	3158	-13684	-4589	-1732	-10194	-

The source: [21-23].

¹ – minimum cost of human capital; ² – cost of economically active information;

* data of the closest year with available information is accepted;

** without value added tax;

*** the cost of fixed assets of local governments are not included.

The land value is calculated based on the accepted average fixed cost of land 5000 UAH for one ha. to ending the ban on the basis of the entire territory of Ukraine and on the basis of the value of natural resources, calculated in [49]. Productivity was calculated based on the «Interim guidelines of productivity calculating in the economy as a whole and by economic activities» [50]. Assessment of human capital comes from the minimum value of the population for the country, the initial data for which is the cost of living per person per year, the average life expectancy and population. Evaluation of innovative capital, in our view, should take into account at least the cost of technology and science, and art. In this paper, we relied only on the volume of scientific and technical work. Failure at this stage of the study to express the state of entrepreneurship in cash we showed with manufacturing activity through the release (account of production). To calculate the value of the information the concept of economically active information was introduced

as useful information to perform certain functions in the industrial and other activities, underlying of functioning of economic mechanism and economic development of the system. Obtaining, transfer, recruitment with information as instructions for performing economically beneficial actions are expressed in average wage of economically active population. The time factor as a resource is released in the table because it is reflected in the calculation of the acceleration of economic growth in the national economy.

So, $EM = 5239410,64$ mln. UAH., that is according to the average exchange rate over the analyzed period equal to 788474 mln. USD.

Then

$$g = 251:8 = 31,375 \text{ mln. USD. / period}$$

$$F = 788474 - 31,375 = 24738,4 \text{ Ab}$$

As the figure does not allow making a full conclusion on economic force, we offer further calculation of generalizing economic indicator – the index of economic force (I_F):

$$I_F = \frac{F}{F_n}; \quad (5)$$

where F_n – economic force of comparable country.

As far as international trade is inevitable principle of economic development, the country close to the value of foreign trade turnover may be chosen for comparison. In addition, the country for comparison may be selected to Pareto principle, according to which for many phenomena 80 percent of consequences are caused by 20 percent of the causes. As 20% of customers give 80% of profits, foreign trade partners, turnover with whom exceeds 20%, can provide 80% success rate of the economy. For example, such countries in 2012 were the Russian Federation (exports – 25,6%, imports – 32,4%) and Poland (exports – 15,1%, imports – 26%).

Thereby, $I_F > 1$ will indicate leading economic force.

Conclusions and directions of further researches. The insertion of economic force to the system of macroeconomic indexes as an efficiency indicator of the national economy will measure the level of long-term development and identify effective low resources. However, the technique requires a new approach to the collection of internal and external information of prospects for further research.

REFERENCES

1. Polovtsev, O. (2010). Metody modelivannia dinamiki sotsialno-ekonomichnyh system [Methods of modeling the dynamics of socio-economic systems]. *Visnyk Natsionalnoi akademii derzhavnoho upravlinnia pry Prezidentovi Ukrainy – Bulletin of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine, 1*, 105-111 [in Ukrainian].
2. Clark, C., Gilbert, M., Stone, J. R. N., Perroux, F., Lieu, D. K., Divisia, F. et al. (1949). The Measurement of National Wealth: Discussion. *Econometrica, Vol. 17*, 255–272.
3. Clark, C. (1937). National Income at Its Climax. *The Economic Journal, Vol. 47*, 186, 308–320.
4. Clark, C. (1933). The National Income and The Net Output of Industry. *Journal of the Royal Statistical Society, Vol. 96*, 4, 651–659.
5. Forrester, J. (1977). *Mirovaia dinamika [World Dynamics]*. Moscow: Nauka [in Russian].
6. Kondratiev, N. (1989). *Problemy ekonomicheskoi dinamiki [Problems of Economic Dynamics]*. Moscow: Finansy i statistika [in Russian].
7. Weidlich, W. (1988). Stability and Cyclicity in Social Systems. *Behavioral Science, 33*, 241-256.
8. Kushlin, V. (2004). *Traektoriiia ekonomicheskikh transformatsii [The trajectory of economic transformations]*. Moscow: Ekonomika [in Russian].

9. Orekhova, E.A. (2008). Razvitiie teorii natsionalnogo hoziaistva v sovremennih usloviiah [The Development of the Theory of National Economy in Modern Conditions]. *Doctor's thesis*. Volgograd [in Russian].
10. Pun'ko, B. M. (2012). Pokaznykovo-statystychna otsinka ta ekonomiko-matematychne modeliuvannia rozvytku natsionalnoi ekonomiky u globalnomu ekonomichnomu seredovyschi [Index-statistical estimation and economic-mathematical design of national economy development in global economic environment]. *Ekonomichnii chasopys XXI – Economic Annals-XXI*, 3-4, 12-15 [in Ukrainian].
11. Hirooka, M. (2006). *Innovation Dynamism and Economic Growth. A Nonlinear Perspective*. Cheltenham, UK – Northampton, MA: Edward Elgar.
12. Korotych, A. (2009). Dynamika sotsialno-ekonomichnogo rozvytku Ukrainy ta ii regioniv [The dynamics of socio-economic development of Ukraine and its regions]. *Aktualni problemy derzhavnogo upravlinnia – Actual problems of governance*, 1(35), 142-145 [in Ukrainian].
13. Mazur, Iu. (2007). *Modeli dinamiki ekonomicheskogo rosta s uchetom nalogovogo faktora [Models of the dynamics of economic growth, taking into account the tax factor]*. Donetsk: IEP NAN Ukraini [in Russian].
14. Dubovoy, A., Kindrat, O. (2010). Metodyka vyznachennia tendentsii ekonomichnogo rozvytku Ukrainy ta chynnyky, scho na nyh vplyvaiut [Method of determining the trends of economic development of Ukraine and the factors that affect them]. *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy – National Forestry and Technical University of Ukraine*, 20.10, 155-161 [in Ukrainian].
15. Halchynskiy, A. (2009). *Kryzy i tsykly svitovogo rozvytku [Crises and cycles of the world]*. Kiev: ADEF-Ukraina [in Ukrainian].
16. Oriehovskiy, P., Diachenko, A. & Sukhinin, I. (n.d.). Osenka vliianiia ekzogennih i endogennih faktorov na mehanizm tsiklov Kondrateva [Assessing the impact of exogenous and endogenous factors on the mechanism of Kondratiev cycles]. www.ss.xsp.ru. Retrieved from <http://www.ss.xsp.ru/st/020/> [in Russian].
17. Satsyk, V. (2005). Tsiklichnist ekonomichnogo rozvytku Ukrainy [Cyclical of economic development of Ukraine]. *Ekonomist – Economist*, 5, 80-83 [in Ukrainian].
18. Malynetskiy, G. (2002). *Haos. Struktury. Vichislitel'nyi eksperiment: Vvedenie vnelineynuiu dinamiku [Chaos. Structure. Computational Experiment: Introduction to nonlinear dynamics]*. (3d ed.). Moscow: Editorial URSS [in Russian].
19. Proskurina, M. (2012). Rozvytok teorii tsyklichnosti v svitovii ekonomichnii dumtsi drugoi polovyny XX-pochatku XXI st. [The development of theories of cycling in the world economic thought of the second half of the XXth and early XXIst century]. *Extended abstract of candidate's thesis*. Kiev [in Ukrainian].
20. Dovbenko, M. (2010). Tsyklichni Indykatory A. Bernsa iak odyn z Instrumentiv ekonomichnogo prognozuvannia [Cyclical indicators A. Burns as a tool for economic forecasting]. *Ekonomika i prognozuvannia – Economics and Forecasting*, 4, 141-151 [in Ukrainian].
21. Poruchnik, A., Lukianenko, D., & Stoliarchuk, J. et al. (2010). *Antytsyklichne reguliuvannia rynkovoi ekonomiky: globalizatsiina perspektyva [Countercyclical regulation of market economy: globalization in perspective]*. D. Lukianenko, A. Poruchnik (Ed.). Kiev: KNEU [in Ukrainian].
22. Feschenko, V. (2004). Dynamichniy analiz problem tsyklichnosti u rozrobkah ukrainskykh ekonomistiv kintsia XIX – pochatku XX st. [Dynamic analysis of the problems in the development of cycling by Ukrainian economists of the late XIX – early XX century]. *Visnik Ternopil'skoi akademii narodnogo gospodarstva – Herald of Ternopil Academy of National Economy*, 4, 189-195 [in Ukrainian].
23. Fuks, A. (2000). Tsyklichnist iak forma ekonomichnogo rozvytku [Cycling as a form of economic development]. *Problemy formuvannia rynkovoi ekonomiky – Problems of formation of market economy*, 8, 9-15 [in Ukrainian].
24. Alan, J. (1981). *The index of leading indicators. Measurement without theory, twenty-five years later*. Cambridge: National Bureau of Economic Research.
25. Zhang, W.-B. (1999). *Sinergeticheskaiia ekonomika. Vremia i peremeny v nelineinoy ekonomicheskoy teorii [Synergetic Economics. Time and Changes in the Nonlinear Economic Theory]*. (N. Ostrovskaia Trans., V. Lebedev, V. Razgevaikin Ed.). Moscow: Mir [in Russian].
26. Smirnov, S. (2001). Sistema operezhaiuschih indikatorov dlia Rossii [The system of leading indicators for Russia]. *Voprosi ekonomiki – Problems of Economics*, 3, 22-30 [in Russian].
27. Lopatin, A. & Obukhiv's'ka, T. (2009). Sistema vyperedzhaiuchykh pokaznykiv dlia vyjavlennia zakonmirmosety funktsionuvannia ekonomiky ukrainy naperedodni kryz dilovykh tsykliv [System of leading indexes for detection the regularities of functioning of the economy of Ukraine before the business cycle crisis]. *Aktualni problemy ekonomiky – Actual problems of economics*, 12(102), 210-217 [in Ukrainian].
28. Trunin, P. (2007). Metodologicheskie podhody k razrabotke i obosnovaniuu indikatorov-predvestnikov finansovoi nestabilnosti Rossii [Methodological approaches to the development and justification of pre-indicators messengers of financial instability of Russia]. *Extended abstract of candidate's thesis*. Moscow [in Russian].
29. Kozubenko, A.V. (2011). Teoriia ekonomicheskogo razvitiia: vzaimodeystvie gosudarstva, rinka i grazhdanskogo obschestva [Theory of economic development: the interaction of the state, market and civil society]. *Candidate's thesis*. Moscow [in Russian].

30. Iagelska, K. Iu. (2013). Systemnyi pidhid do vyznachennia indyktoriv vyperedzhaiuchogo natsionalnogo ekonomichnogo rozvytku [Systematic approach to identifying indicators of leading national economic development]. *Zbirnyk naukovykh prats Donetskogo derzhavnogo universytetu upravlinnia: «Ekonomichni ta ekologichni mehanizmy rozvytku Ukrainy»: serii «Ekonomika» – Scientific Papers of Donetsk State University of Management, «Economic and environmental mechanisms of Ukraine»: series «Economics», Vol.4, 267, 104-114 [in Ukrainian].*
31. Inozemtsev, V. (2000). *Sovremennoe postindustrialnoe obschestvo: priroda, protivorechiia, perspektivi [Modern post-industrial society: nature, contradictions, prospects]*. Moscow: Logos [in Russian].
32. Pikus, A. (2010). Pytannia ekonomichnogo zrostantia ta rozvytku v ekonomichnyi nauai [The issues of economic growth and development in economics]. *Ekonomichnyi prostir: Zbirnyk naukovykh prats – Economic Space: Scientific Papers, 34, 152–168 [in Ukrainian].*
33. Popovich, O. (2001). Prybutok iak chynnyk rynkovoi samoorganizatsii [Profit as a factor of market self-organization]. *Ekonomika i prognozuvannia – Economics and Forecasting, 1, 77-84 [in Ukrainian].*
34. Feschur, R.V. & Samuliak, V.Iu. (2010). Grupy pokaznykiv (indyktoriv) otsiniuvannia rivnia rozvytku pidpryemstv [Groups of indicators for evaluation of enterprise development]. *Menedzhment ta pidpryemstvo v Ukraini: etapy stanovlennia i problemy rozvytku – Management and Entrepreneurship in Ukraine: stages of formation and development problems, 691, 231-239*. Retrieved from <http://ena.lp.edu.ua:8080/handle/ntb/10053> [in Ukrainian].
35. Iagelskaia, E.Iu. (2013). Suschnost i struktura ekonomicheskoi energii [Nature and structure of economic energy]. *Problemy ekonomiki i menedzhmenta – Problems of Economics and Management, 8(24), 98-111 [in Russian].*
36. Iagelska, K.Iu. (2013). Osoblyvosti ekonomichnoi energii krainy [Features of the economic energy of the country]. *Ekonomichnyi chasopys XXI – Economic Annals-XXI, 9-10 (1), 46-49 [in Ukrainian].*
37. Galchinskii, A. (2012). Ekonomichnyi rozvytok: metodologiiia onovlenoi paradygmy [Economic development: methodology of revised paradigm]. *Ekonomika Ukrainy – Economics of Ukraine, 5, 4-17 [in Ukrainian].*
38. Hvesik, M. & Bistriakov, I. (2012). Paradygmalnyi pogliad na kontsept stalogo rozvytku Ukrainy [Paradigmatic view of the concept of sustainable development of Ukraine]. *Ekonomika Ukrainy – Economics of Ukraine, 6, 5-12 [in Ukrainian].*
39. Dombrovskiy, O.G. (2012). Temporalnyi vymir ekonomichnogo buttia: metodologichnyi aspekt [Temporal dimension of economic life: methodological aspects]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti – Bulletin of the economy and transport industry, 38, 259-264 [in Ukrainian].*
40. Sekatskiy, A. (n.d.). Vremia i ego rol v sovremennoy ekonomike [Time and its role in today's economics]. [www.contextclub.org](http://contextclub.org). Retrieved from <http://contextclub.org/events/y2010/m9/n48> [in Russian].
41. Pogodaev, S.E. (n.d.). Trehmernoe sotsialno-ekonomicheskoe vremia kak element rinochnogo prostranstvenno-vremennogo kontinuumu [Three-dimensional socio-economic time as element of the market space-time continuum]. www.chronos.msu.ru. Retrieved from http://www.chronos.msu.ru/old/RREPORTS/pogodaev-trehmernoe_vremia.pdf [in Russian].
42. Stepanov, S. (n.d.). Vremia – dengi... [Time is money...]. www.financialfamily.ru. Retrieved from http://www.financialfamily.ru/index.php?s_id=articles&e_id=234 [in Russian].
43. Biriukov, V.V. (2000). Vremia kak ekonomicheskoe prostranstvo razvitiia hoziaystvennoy sistemy [Time as the economic space of the economic system]. *Doctor's thesis*. Saint Petersburg [in Russian].
44. Stepanenko, S.V. & Volkova, O.M. (2013). Derzhava v organizatsii gospodarskoi systemi [The state in organization of the economic system]. *Nauchnie trudi DonNTU. Serii: ekonomicheskaiia – Scientific papers DONNTU. Series: Economic, 2(44), 85-99 [in Ukrainian].*
45. Sidorova, A. & Anisimova, A. (2010). Upravlenie na osnove impulsiv ekonomicheskogo razvitiia: kontseptualnyi pohod [Management based on the pulse of economic development: a conceptual approach]. *Ekonomist – Economist, 1, 30-33 [in Russian].*
46. Kuzmin, V.M. (1996). Ekstatcheskoe vremia [Ecstatic time]. *Voprosi filosofii – Problems of Philosophy, 2, 67-79 [in Russian].*
47. Sait derzhavnoi sluzhby statystyky [Sait of public service statistics]. www.ukrstat.gov.ua. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
48. Platizhnyi balans Ukrainy [Balance of payments of Ukraine]. www.bank.gov.ua. Retrieved from http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/category?cat_id=44464 [in Ukrainian].
49. Mischenko, V. (2012). Mineralnye resursy Ukrainy v rynochnykh transformatsiiah [Mineral resources of Ukraine in market transformations]. *Ekonomist – Economist, 3, 55-58 [in Russian].*
50. Nakaz Ministerstva ekonomiky Ukrainy 26.12.2008 № 916 «Tymchasovi metodychni rekomendatsii rozrahunku produktyvnosti pratsi v tsilomu v ekonomitsi ta za vydamy ekonomichnoi diialnosti» [Order of the Ministry of Economy of Ukraine 26.12.2008 p. № 916 «Interim guidance of productivity calculating in the economy as a whole and by economic activities»]. [www.me.kmu.gov.ua](http://me.kmu.gov.ua). Retrieved from <http://me.kmu.gov.ua/file/link/126733/file/Metodika.doc> [in Ukrainian].

УДК 657.471.12

Ірина Кудіна, к. і. н.

(доцент кафедри «Облік і аудит», Державний економіко-технологічний університет транспорту);

Наталя Литвяк

(бухгалтер ДП «Роял Фрут Гарден Іст»)

УДОСКОНАЛЕННЯ МОДЕЛІ ОБЛІКУ РОЗРАХУНКІВ ЗА ВИПЛАТАМИ ПРАЦІВНИКАМ

У статті досліджуються підходи до визначення поняття «заробітна плата» у наукових дослідженнях учених та за допомогою діючої нормативної бази. Визначено склад заробітної плати відповідно до діючого законодавства, що дало підстави розробити модель обліку розрахунків за виплатами працівникам. Як соціально-економічна категорія, заробітна плата виступає в якості основних засобів задоволення особистих потреб працюючих, як економічний інструмент, який стимулює розвиток суспільного виробництва, високу продуктивність праці.

Одне з важливих питань реформування операційної системи бухгалтерського обліку є вдосконалення операційної моделі аналітичного обліку розрахунків за виплатами працівникам. Аналізуючи роботи провідних учених, не можемо погодитися з пропозицією моделей аналітичного обліку розрахунків за виплатами працівникам, оскільки кожен з представлених варіантів не повною мірою враховує види платежів працівникам, які відбуваються відповідно до чинного законодавства України. Було запропоновано ввести додаткові субрахунки до рахунку № 66 «Розрахунки за виплатами робітникам» з метою поліпшення моделі аналітичного обліку розрахунків за виплатами робітникам.

Результати дослідження показали, що не вистачає аналітичної інформації під час реєстрації розрахунків за виплатами робітникам, що йдуть тільки законодавчо, пропонувані інструкції і рекомендації. Запропонована модель аналітичного обліку розрахунків за виплатами працівникам дозволить підвищити ефективність взаємодії різних користувачів інформації та відображення достовірної інформації у фінансовій звітності підприємства.

Ключові слова: облік, заробітна плата, розрахунки за виплатами працівникам.

© Кудіна І. О., Литвяк Н. С., 2014

Ирина Кудина., к. и. н.

(доцент кафедры «Учет и аудит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Наталья Литвяк (бухгалтер ГП «Роял Фрут Гарден Ист»)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МОДЕЛИ УЧЕТА РАСЧЕТОВ ПО ВЫПЛАТАМ РАБОТНИКАМ

В статье исследуются подходы к определению понятия «заработная плата» в научных исследованиях ученых и с помощью действующей нормативной базы. Определена структура заработной платы в соответствии с действующим законодательством, что позволило разработать модель аналитического учета расчетов по выплатам работникам. Как социально-экономическая категория, заработная плата выступает в качестве основных средств удовлетворения личных потребностей работающих, как экономический инструмент, который стимулирует развитие общественного производства, высокую производительность труда. Одним из важных вопросов реформирования операционной системы бухгалтерского учета является совершенствование операционной модели аналитического учета расчетов по выплатам работникам. Анализируя работы ведущих ученых, не можем согласиться с предложением моделей аналитического учета расчетов по выплатам работникам, поскольку каждый из представленных вариантов не в полной мере учитывает виды платежей работникам, которые происходят в соответствии с действующим законодательством Украины. Было предложено ввести дополнительные субсчета к счету № 66 «Расчеты по выплатам работникам» с целью улучшения модели аналитического учета расчетов по выплатам работникам. Результаты исследования показали, что не хватает аналитической информации при регистрации расчетов по выплатам работникам, идущие только законодательно, предлагаемых инструкций и рекомендаций. Предложенная модель аналитического учета расчетов по выплатам работникам позволит повысить эффективность взаимодействия различных пользователей информации и отображения достоверной информации в финансовой отчетности предприятия.

Ключевые слова: учет, заработная плата, расчеты по выплатам работникам.

Iryna Kudina, PhD

(Accounting and audit Chair, State Economy and Technology University of Transport)

Natalia Lytviak (accountant «Royal Fruit Garden Ist» company)

IMPROVEMENT OF ACCOUNT MODEL FOR WORKERS PAYMENTS CALCULATIONS

An account of workers payments calculations is one of major and the most difficult areas of work in book-keeping, effective implementation of which needs providing of timely,

exact, few and complete information. To solve the problem is necessary to define essence of concept «salary», forming the new system of account, oriented to the international standards and improvements of methodical principles of account of workers payments calculations by development of a model for the analytical accounting. As a socio-economic category, «salary» serves as the basic means of satisfaction of the personal workers necessities, an economic instrument that stimulates development of public production, height of the labor productivities, cutback of spending productivity for a production, by the redistribution of shots by industries. One of important questions in reformation of the operating system of book-keeping account is perfection of operating model for the analytical accounting of workers payments calculations. Having analyzed papers of leading scientists, we can not agree with offered models for the analytical accounting of workers' payments calculations, because each of the brought variants not in a complete measure takes into account the types of payments to the workers existing according to the current legislation of Ukraine. We suggest to introduce next sub-accounts to the account №66 «Calculations of payments to the workers» with the purpose to improve the model for the analytical accounting of worker's payments calculations. Such detailed list of sub-accounts gives an opportunity to get information by the types of payments, but it would expediently bring in the additional elements of charges. In our opinion, the using in practical activity of the offered model of the analytical accounting of workers' payments calculations will allow to perfect methodology of account of workers' payments calculations; to strengthen informative, control and administrative functions; to systematize an extra charge, account and delivery of payments to the workers; to extend possibilities of the using of accounting information in management; to promote efficiency of cooperation between different users of information and efficiency of analytical work. Results of research show the lack of analytical information during registering of workers' payments calculations, going only out the legislatively offered instructions and recommendations. The offered model for the analytical accounting of workers' payments calculations will allow to promote efficiency of cooperation between different users of information and reflection of reliable information in the financial reporting of an enterprise. So, the account of workers' payments calculations analyzed, it is possible to state that it is necessary gradually to make alteration to the national legislative documents, approaching them to international ones and diminishing a blank between the Ukrainian system of account and generally accepted European system.

Keywords: accounting, payroll, payments for employee benefits.

Постановка проблеми. Якісний облік розрахунків за виплатами працівникам і методичні засади його удосконалення має важливе значення для визначення показників продуктивності праці та шляхів її підвищення, оскільки заробітна плата є не тільки джерелом, за рахунок якого забезпечується життєдіяльність працівників, а її зростання впливає на підвищення продуктивності праці та прибутку підприємства, а також допомагає здійснювати державі соціальну й регулюючу функції. Розмір заробітної плати є стимулом процесу виробництва.

Облік розрахунків за виплатами працівникам є одним з найважливіших і найскладніших ділянок роботи бухгалтерії, ефективне виконання якого потребує забезпечення своєчасною, точною, неупередженою та повною інформацією. Цьому питанню приділяли багато уваги, але і зараз є необхідність вдосконалення обліку розрахунків за виплатами працівникам.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогодні багато науковців досліджують питання розрахунків за виплатами працівникам, проблему її організації та

нормативно-правового забезпечення, документування та відображення в обліку, зокрема Л. Андрущенко, А. Батура, Ф. Бутинець, С. Голов, В. Вишневський, К. Давидова, Н. Жук, А. Загородній, Ю. Іванов, М. Карпенко, М. Огійчук, Г. Семенов, В. Сопко тощо. Проте на сьогодні зважаючи на процеси, що відбуваються в національній економіці, облік розрахунків за виплатами працівникам потребує подальшого вдосконалення.

Метою статті є удосконалення методичних засад обліку розрахунків за виплатами працівникам шляхом розробки моделі аналітичного обліку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як соціально-економічна категорія, заробітна плата служить основним засобом задоволення особистих потреб працюючих, економічним важелем, що стимулює розвиток суспільного виробництва, ріст продуктивності праці, скорочення витрат на виробництво, засобом перерозподілу кадрів по галузях [9, с. 145].

На наш погляд, найбільш повно дає визначення заробітної плати для потреб бухгалтерського обліку А.М. Колот. Він розкриває сутність заробітної плати з наступних позицій. По-перше, як економічна категорія заробітна плата відображає відносини між роботодавцем і найманим працівником з приводу розподілу новоствореної вартості. По-друге, в умовах ринкової економіки заробітна плата – це інструмент ринку праці, що складається в результаті взаємодії попиту на працю і її пропозиції і виражає ринкову вартість використання найманої праці. По-третє, для найманого працівника, робітника заробітна плата – це основна частина трудового доходу, який він отримує в результаті реалізації здатності до праці та який має забезпечити об'єктивно необхідне відтворення робочої сили. По-четверте, для підприємця заробітна плата – це елемент витрат виробництва, і водночас головний чинник забезпечення матеріальної зацікавленості працівників у досягненні високих кінцевих результатів праці [12]. Питання розрахунків за виплатами працівникам у вигляді заробітної плати регулюється нормативно-правовими актами та розглядається в працях провідних науковців (табл. 1).

Таблиця 1. Сутність заробітної плати представлена відповідно до нормативно-правових актів і літературних джерел

№	Автор, джерело	Визначення
1	Закон України «Про оплату праці»	Заробітна плата – це винагорода, обчислена, як правило, у грошовому виразі, яку за трудовим договором власник або уповноважений ним орган виплачує працівникові за виконану ним роботу
2	Податковий кодекс України	Заробітна плата – основна та додаткова заробітна плата, інші заохочувальні та компенсаційні виплати, які виплачуються платнику податку у зв'язку з відносинами трудового найму згідно із законом
3	Трудовий кодекс України	Заробітна плата – це обчислена у грошовому виразі оплата, здійснювана роботодавцем працівникові за роботу, яка відповідно до трудового договору виконується або має бути виконаною працівником
4	Ткаченко Н.М.	Заробітна плата являє собою «компенсацію трудового внеску працівників у діяльність підприємства, а відтак, мотивування працівників до ефективної та продуктивної праці є основною її функцією»
5	Дороніна О.А.	Заробітна плата – це винагорода, обчислена, як правило, у грошовому вираженні, яку за трудовим договором власник або уповноважений ним орган виплачує працівникові за виконану ним роботу. Це грошове вираження вартості і ціни товару «робоча сила» та частково результативності її функціонування»

Джерело: систематизовано на основі 1, 2, 3, 10, 14

З усього зазначеного можна зробити висновок, що заробітна плата – це об’єктивно необхідний для відтворення робочої сили та ефективного функціонування виробництва обсяг вираженої в грошовій формі основної частини життєвих засобів, що відповідає досягнутому рівневі розвитку продуктивних сил і зростає пропорційно підвищенню ефективності праці трудящих [8, с. 450].

Для оцінки розміру заробітної плати найманих працівників застосовується показник Фонду оплати праці. Фонд оплати праці складається з: фонду основної заробітної плати, фонду додаткової заробітної плати, інших заохочувальних і компенсаційних виплат. Структуру заробітної плати відповідно до Закону України «Про оплату праці» наведено на рис. 1. Конкретний перелік усіх виплат, які належать до основної, додаткової заробітної плати, інших заохочувальних і компенсаційних виплат, встановлено Інструкцією зі статистики заробітної плати, затвердженою Міністерством статистики України від 11.12.1995 р. № 323 [6].

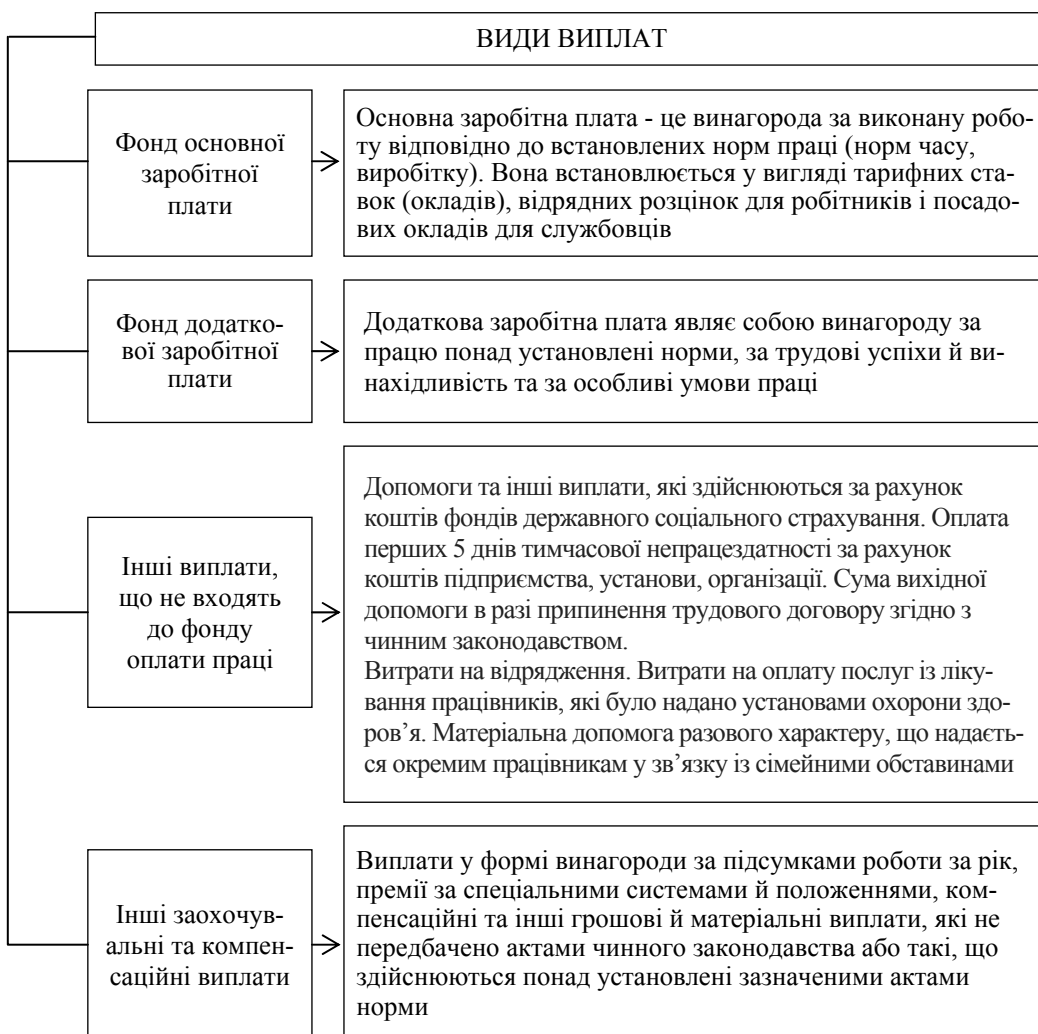


Рис. 1. Структура заробітної плати визначена відповідно до Закону України «Про оплату праці»

Джерело: узагальнено на основі 3

Головною потребою обліку розрахунків з працівниками пов'язане з формуванням нової системи обліку, орієнтованої на міжнародні стандарти, що бере свій початок ще в кінці 90-х років минулого століття. Значною мірою вирішенню означеного стратегічного завдання сприятиме практичне освоєння положень П(С)БО 26 «Виплати працівникам», введеного в дію з 01.01.2004 р. [4].

П(С)БО 26 складається з п'яти видів виплат: поточні виплати працівникам, виплати при звільненні, виплати після закінчення трудової діяльності, виплати інструментами власного капіталу, інші виплати працівникам. На наш погляд, в П(С)БО 26 не передбачено розділу, де були б роз'яснення стосовно виплат працівникам інструментами власного капіталу. Зобов'язання щодо виплат інструментами власного капіталу підприємства визначаються і визнаються згідно з Положенням бухгалтерського обліку 13 «Фінансові інструменти». Що ж до інших виплат працівникам, то до неї належать усі види виплат, що стосуються поняття «заробітна плата». Але лише у разі якщо підприємство не планує їх здійснити протягом найближчих 12 місяців. Отже, інші довгострокові виплати – це такі ж види виплат, як поточні виплати, а відрізняються вони лише термінами виконання зобов'язань. Інші довгострокові виплати працівникам визнаються зобов'язаннями через створення на дату балансу забезпечення в сумі теперішньої вартості цього зобов'язання на дату балансу за вирахуванням справедливої вартості на дату балансу активів програми, якими буде погашатися це зобов'язання [7].

Інформація про розрахунки за виплатами працівникам узагальнюється на синтетичному рахунку № 66 «Розрахунки за виплатами працівникам». Згідно з Інструкцією про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств та організацій, яка носить рекомендаційний характер, пропонується відкривати наступні аналітичні рахунки першого порядку, які представлено в табл. 2.

Таблиця 2. Субрахунки першого порядку до рахунку № 66 «Розрахунки за виплатами працівникам»

Рахунок	Субрахунок	Назва та характеристика субрахунку
№ 66 «Розрахунки за виплатами працівникам»	№ 661	Розрахунки за заробітною платою – відображають нарахування заробітної плати за поточний місяць
	№ 662	Розрахунки з депонентами – заробітну плату, що не була виплачена вчасно
	№ 663	Розрахунки за іншими виплатами – нарахування інших виплат працівникам

Джерело: узагальнено на основі 5

Одним з важливих питань реформування діючої системи бухгалтерського обліку є вдосконалення діючої моделі аналітичного обліку розрахунків за виплатами працівникам. У табл. 3 наведено запропоновані зміни в структурі рахунку № 66 «Розрахунки за виплатами працівниками». Порівнюючи ці виплати з переліком виплат П(С)БО 26 «Виплати працівникам», слід зазначити, що стандарт має більш деталізований їх перелік. Наприклад, інформацію про інші витрати на оплату праці необхідно дати з більшим переліком витрат, які відносяться до інших. Проаналізувавши праці провідних науковців, не можемо погодитися із запропонованими моделями аналітичного обліку розрахунків за виплатами працівникам, оскільки кожен із на-

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

ведених варіантів не в повній мірі враховує види виплат працівникам, які здійснюються згідно з діючим законодавством України.

Таблиця 3. Варіанти моделі аналітичного обліку щодо розрахунків за виплатами працівникам, запропоновані науковцями

Джерело	Суб-рахунок	Назва
Корягін М.В.	№ 661	«Розрахунки з оплати праці»
	№ 6611	«Основна заробітна плата»
	№ 6612	«Додаткова заробітна плата»
	№ 6613	«Премії та інші заохочувальні виплати»
	№ 6614	«Компенсаційні виплати»
	№ 662	«Розрахунки з депонентами»
Мельянкova Л.	№ 663	«Розрахунки за іншими виплатами»
	№ 661	«Розрахунки за заробітною платою»
	№ 662	«Розрахунки з депонентами»
	№ 663	«Розрахунки за іншими виплатами»
	№ 664	«Розрахунки за виплатами заробітної плати в формі натуроплати»
	№ 665	«Розрахунки з депонентами при натуральній формі оплати праці»

Джерело: згруповано за допомогою 11, 13

Пропонуємо ввести наступні субрахунки до рахунку № 66 «Розрахунки за виплатами працівникам» з метою удосконалення моделі аналітичного обліку розрахунків за виплатами працівника, які представлено в табл. 4.

Таблиця 4. Пропонована структура рахунку № 66 «Розрахунки за виплатами працівникам»

Субрахунок	Назва та його характеристика
№ 661 Розрахунки за заробітною платою	
№ 6611	Основна заробітна плата – нарахована заробітна плата, винагорода за виконану роботу відповідно до встановлених норм праці. Встановлюється у вигляді тарифних ставок (окладів) і відрядних розцінок для робітників і посадових окладів для службовців
№ 6612	Виплати при звільненні – виплати працівнику, які підлягають сплаті за рішенням підприємства при звільненні працівника, або при звільненні за власним бажанням до досягнення ним пенсійного віку. До них належать вихідна допомога, грошова компенсація за всі невикористані працівником дні щорічної відпустки та середня заробітна плата на період працевлаштування
№ 6613	Виплати після закінчення трудової діяльності – виплати працівнику, які підлягають сплаті по закінченню трудової діяльності працівника. До таких виплат належать: пенсійні виплати; інші виплати після закінчення трудової діяльності, страхування життя після закінчення трудової діяльності та медичне обслуговування після закінчення трудової діяльності
№ 6614	Розрахунки за виплатою відпускних – оплата щорічної та додаткової відпусток або виплати компенсації за невикористану відпустку, відпустку у зв'язку з навчанням без відриву від виробництва
№ 662	Розрахунки з депонентами – заробітна плата не виплачена вчасно.
№ 663	Розрахунки за іншими виплатами – для виплат, пов'язаних з визнанням доходу працівника у вигляді додаткового блага
№ 664	Розрахунки за виплатами заробітної плати в натуральній формі – введення цього субрахунку забезпечить розмежований аналітичний облік за розрахунками грошима і натурою

Джерело: власна розробка

Такий деталізований перелік субрахунків дає можливість отримувати інформацію по видам виплат, але доцільно б було внести додаткові елементи витрат. На наш погляд, використання в практичній діяльності запропонованої моделі аналітичного обліку розрахунків за виплатами працівникам дозволить удосконалити методику обліку розрахунків за виплатами працівникам; посилити інформаційну, контрольну й управлінську функції; систематизувати нарахування, облік та видачу виплат працівникам; розширити можливості використання облікової інформації в управлінні; підвищити ефективність взаємодії різних користувачів інформації та ефективність аналітичної роботи.

Висновки та пропозиції. Результати проведених досліджень свідчать про недостатню аналітичність інформації при веденні обліку розрахунків за виплатами працівникам, виходячи лише із законодавчо пропонованих інструкцій та рекомендацій. Запропонована модель аналітичного обліку розрахунків за виплатами працівникам дозволить підвищити ефективність взаємодії різних користувачів інформації та відображення достовірної інформації в фінансовій звітності підприємства. Отже, проаналізувавши облік розрахунків за виплатами працівникам, можна відзначити, що необхідно поступово вносити зміни до національних законодавчих документів, наближуючи їх до міжнародних та зменшуючи прогалину між вітчизняною системою обліку та загальноприйнятою європейською.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Податковий кодекс України* від 01.09.2013 № 2755-VI // [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2755-17>.
2. *Трудовий кодекс України* від 10.12.1971 № 322-VIII // [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2755-17>.
3. *Закон України «Про оплату праці»* від 24.03.1995 № 108/95-ВР: станом на 11.08.2013 – [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2694-12>.
4. *П(С)БО 26 «Виплати працівникам»*: Наказ Міністерства фінансів України від 28.10.2003 р. № 601: станом на 10.01.2012 [Електронний ресурс]:– Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.
5. *Інструкція «Про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій»*, затверджена наказом МФУ від 30.11.1999 № 291 станом на 09.08.2013. – [Електронний ресурс]. Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/go/z0893-99.
6. *Інструкція зі статистики заробітної плати* [Електронний ресурс]: наказ Держкомстат України від 13.01.2004 № 5. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0114-04>. – Законодавство України.
7. *Богиня Д.* Актуальні проблеми регулювання доходів і організації оплати праці на етапі трансформації економіки України / Д. Богиня // *Україна: аспекти праці* – 2000, № 6. – С. 3-11.
8. *Бухгалтерський облік*. Навчальний посібник для студентів ВНЗ / Т.А. Бутинець, Л.В. Чижевська, С.Л. Береза / За ред. проф. Ф.Ф. Бутинця. – Житомир: ЖІТІ, 2000. – 672 с.
9. *Грачова Р.* Бухгалтерський облік податку на прибуток / Р. Грачова // *Дебет-Кредит*. – 2011 – № 18.
10. *Дороніна О.А.* Стратегія формування системи оплати праці на промисловому підприємстві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : 08.06.04 «Бухгалтерський облік, аналіз і аудит» / О.А. Дороніна. – Донецьк, 2005. – 20 с.
11. *Корягін М.В.* Аспекти ведення бухгалтерського обліку інших заохочувальних та компенсаційних виплат персоналу / М.В. Корягін, О.О. Попкова / Національний лісотехнічний університет України. – 2011. – № 21.6. – С. 211-215.
12. *Колот А.М.* Мотивація персоналу: підручник / А.М. Колот. – К.: В-во КНЕУ, 2002. – 337 с.
13. *Мельянкова Л.В.* Удосконалення обліку натуральної оплати праці / Л.В. Мельянкова // *Економіка АПК*. – 2011. – № 5. – С. 112-116.
14. *Ткаченко Н.М.* «Бухгалтерський фінансовий облік, оподаткування і звітність» / Н.М. Ткаченко // Підручник. 6-те видання. – К.: Алерта, 2013, 982 с.

REFERENCES

1. *Podatkovyi kodeks Ukrainy* [Tax codex of Ukraine] on 01.09.2013 № 2755 – VI; <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2755-17>.
2. *Trudovyi kodeks Ukrainy* [Labour codex of Ukraine] on 10.12.1971 № 322-VIII; <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2755-17>.
3. *Pro oplatu pratsi: zakon Ukrainy* [Law of Ukraine «The remuneration of labour»] on 24.03.1995 № 108/95-VR: till on 11.08.2013: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2694-12>.
4. P(S)BO 26 « Vyplaty pratsivnykam» [P(C)BO 26 «Payment for the workers»]: Order of Ministry of Finance of Ukraine on 28.10.2003 № 601: till on 10.01.2012: <http://www.rada.gov.ua>
5. *Instruktsia «Pro zastosuvannya Planu rakhunkiv buhgalterskoho obliku aktyviv, kapitalu, zoboviazan i hospodarskikh operatsii pidpriemstv z orhanizatsii»* [Instruction «About application of Card of accounts of book-keeping account of assets, capital, obligations and economic operations of enterprises and organizations»], ratified by the order of MFU on 30.11.1999 № 291 till on 09.08.2013: zakon.rada.gov.ua/go/z0893-99
6. *Instruktsia zi statystyky zarobitnoi platy* [Instruction of statistics of salary]: Order of State Committee of Statistics of Ukraine on 13.01.2004 № 5.: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0114-04>
7. Bohynia D. Aktualni problemy reguliuvannya dokhodiv i organizatsii oplaty pratsi na etapi transformatsii ekonomiky Ukrainy [Actual problems of administration of assets and organization of remuneration of labour on the stage of transformation of economy of Ukraine]. *Ukraina: aspekty pratsi* [Ukraine: aspects of labour] – 2000, № 6. – P. 3-11.
8. Butynets T.A., Chyzhevska L.V., Bereza S.L. *Buhgalterskii oblik* [Book-keeping account]. Tutorial. /– Zhytomyr: ZHTTI, 2000.- 672 p.
9. Hrachova R. *Buhgalterskyi oblik podatku na prybutok* [Book-keeping account of income tax]. Debit-credit. – 2011. – № 18.
10. Doronina O.A. *Stratehia formuvannya systemy oplaty pratsi na promyslovomu pidpriemstvi*. Avtoreferat Diss. [Strategy of forming of the system of remuneration of labour at the industrial enterprise]. Donetsk, 2005. – 20 p.
11. Koriagin M.V. *Aspekty vedennia buhgalterskoho obliku inshykh zaokhochuvalnykh ta kompensatsiinykh vyplat personalu* [Aspects of conduct of book-keeping account of other encouraging and compensative payments for the personnel]. *Natsionalny lisotekhnichyi universytet Ukrainy* [National Forest Technical University of Ukraine]. – 2011. – № 21.6. – P. 211-215.
12. Kolot A.M. *Motyvatsiia pratsi* [Motivation of personnel]. Kiev: KNEU, 2002. – 337 p.
13. Meliankova L.V. *Udoskonalennia obliku naturalnoi oplaty pratsi* [Improvement of account of the natural system of payment of labour]. *Economy of APK*. – 2011. – № 5. – P. 112-116.
14. Tkachenko N.V. *Buhgalterskii finansovyi oblik, opodatkuvannya i zvitnist* [Book-keeping financial account, taxing and reporting]. Kiev: Alepta, 2013. – 982 p.

УДК 336.221.4(100)

*Тетяна Мединська, к. е. н., доцент
(доцент кафедри фінансів і кредиту Львівської комерційної академії),
Роксолана Слюсар, магістр з фінансів*

АЛЬТЕРНАТИВНІ СИСТЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ МАЛОГО БІЗНЕСУ В ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ

Розглянуто основи організації малого підприємництва в країнах із розвинутою економікою. Визначена роль малого бізнесу в соціально-економічному розвитку держави та напрями державної підтримки малого підприємництва в світі. Проаналізовано особливості спрощеної системи оподаткування фізичних та юридичних осіб, застосовування спеціального режиму оподаткування у різних сферах бізнесу. Досліджено зарубіжний досвід використання податкових стимулів у системі оподаткування малого підприємництва країн ЄС-27, США, СНД. Розглянуто практику використання окремих форм податкового стимулювання розвитку малого бізнесу у вище наведених країнах.

Визначено особливості та недоліки спеціальних режимів оподаткування в Україні. На основі зарубіжного досвіду висвітлено систему заходів щодо удосконалення податкових режимів для малого бізнесу в Україні та подано рекомендації щодо напрямів їх вдосконалення.

Ключові слова: малий бізнес, мале підприємництво, податкові стимули, спеціальні податкові режими, спрощена система оподаткування.

*Татьяна Мединская, к. э. н., доц.
(доцент кафедры финансов и кредита Львовской коммерческой академии),
Роксолана Слюсар, магистр финансов*

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ СИСТЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ МАЛОГО БИЗНЕСА В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ: ОПЫТ ДЛЯ УКРАИНЫ

Рассмотрены основы организации малого предпринимательства в странах с развитой экономикой. Определена роль малого бизнеса в социально-экономическом развитии государства и направления государственной поддержки малого предпринимательства в мире. Проанализированы особенности упрощенной системы налогообложения физических и юридических лиц, применения специального режима налогообложения в разных сферах бизнеса. Исследован зарубежный опыт использования налоговых стимулов в системе налогообложения малого предпринимательства стран ЕС-27, США, СНГ.

© Мединська Т. В., Слюсар Р. Ю., 2014

Рассмотрена практика использования отдельных форм налогового стимулирования развития малого бизнеса в выше приведенных странах. Определены особенности и недостатки специальных режимов налогообложения в Украине. На основе зарубежного опыта отражена система мероприятий относительно усовершенствования налоговых режимов для малого бизнеса в Украине и поданы рекомендации относительно направлений их совершенствования.

Ключевые слова: малый бизнес, малое предпринимательство, налоговые стимулы, специальные налоговые режимы, упрощенная система налогообложения.

*Tatiana Medynska, Ph.D., Docent
(Docent of Finance and Credit Chair, Lviv Academy of Commerce)
Roksolana Sliusar, Master of Finance*

ALTERNATIVE SYSTEMS OF TAXATION OF SMALL BUSINESS IN FOREIGN COUNTRIES: EXPERIENCE FOR UKRAINE

The author examines the basics of small business in developed economies. The article defines the role of small business in the socio-economic development of the state and direction of state support of small business in the world. The author analyzes the features of the presumptive taxation of individuals and entities, applying special tax treatment in different business areas. It examines the international experience in the use of incentives in the tax system for small businesses EU-27, USA, Russia. We consider the practice of certain forms of tax incentives for small business development in the above mentioned countries.

We have identified the characteristics and shortcomings of special tax regimes in Ukraine. Based on international experience, we have highlighted a system of measures to improve the tax regime for small business in Ukraine and presented recommendations for ways to improve.

Keywords: small business, small entrepreneurship, tax incentives, special tax regimes, simplified tax system.

Постановка проблеми. На даному етапі економічних реформ в Україні зрозумілою стає особлива соціально-економічна роль малого бізнесу, який у кризових умовах створює нові робочі місця без будь-якого фінансування з боку держави, розширює самозайнятність населення, залучає до легальної економічної сфери ті кошти, що сьогодні перебувають поза банківською сферою. Отже, об'єктивно є потреба у пошуку шляхів підтримки та розвитку останнього. Враховуючи те, що в Україні «Програми підтримки малого бізнесу», які змінюють одна одну, не дають необхідного результату, важливим є вивчення зарубіжного досвіду з підтримки та розвитку малого підприємництва, особливо в умовах реформування податкового законодавства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Істотний внесок у розвиток і вдосконалення теоретичних розробок і практичних рекомендацій щодо спрощених систем оподаткування здійснено такими авторами, як З. С. Варналій, Л. І. Вороніною, Г. М. Коваленко, В. В. Мороз, О. В. Покатаєвою, О. М. Чабанюк, І. Д. Якушик та ін.

Проте, у зв'язку із постійними змінами та доповненнями до Податкового кодексу України (далі – ПКУ), є потреба в подальшому дослідженні питань щодо вдосконалення альтернативних систем оподаткування.

Дана проблематика досить складна, а тому є предметом дискусій та всебічного аналізу науковців і практиків. Дискусія ведеться як щодо теоретичних засад побудови ефективної податкової системи, так і безпосередньо практичних заходів, реалізація яких впливатиме на розвиток малого підприємництва в Україні. Незважаючи на те, що проблемам малого підприємництва та застосування щодо них спеціальних податкових режимів присвячені численні публікації, ситуація, що склалася сьогодні у цій частині податкової системи, вимагає поглибленого вивчення зарубіжного досвіду.

Метою статті є дослідження зарубіжного досвіду застосування альтернативних систем оподаткування малого підприємництва з метою вдосконалення спеціальних податкових режимів для малого бізнесу в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Одним із важливих умов управління ринковою економікою є створення ефективної податкової системи, бо саме податки є основним джерелом доходів держави і виступають важливим економічним інструментом стимулювання та регулювання виробництва, забезпечення соціальних гарантій, стимулом ділової активності і т.п. У розвинених країнах податки виступають як найбільш ефективна форма управління економікою, які встановлюються державою, впливають на економічну поведінку платників у сфері виробничо-господарської діяльності, споживання, накопичення тощо [17, с. 166].

У світі загальноновизнаним є той факт, що бути легальним у малому бізнесі значно «дорожче», аніж у великому [11], саме тому на сектор малого бізнесу необхідно орієнтувати адекватну до його потреб і можливостей політику податкового регулювання, яка має формуватися з огляду на особливу економічну природу цього сектора.

Зарубіжний досвід свідчить, що навіть у країнах з розвинутою ринковою економікою малий бізнес впливає істотним чином на розвиток народного господарства. По-перше, він забезпечує необхідну мобільність в умовах ринку, створює глибоку спеціалізацію і кооперацію, без яких немислима його висока ефективність. По-друге, він здатний не тільки швидко заповнювати ніші, що утворюються в споживчій сфері, але і порівняно швидко окупатися. По-третє, – створювати атмосферу конкуренції. По-четверте (і це, мабуть, найголовніше), він створює те середовище і дух підприємництва, без яких ринкова економіка неможлива. По чисельності працюючих, обсягу товарів, що реалізуються, виробляються, робіт, що виконуються, суб'єкти малого підприємництва в окремих країнах грають ведучу роль [2].

До кінця 70-х років вважалося, що більшість нових робочих місць створюється на великих підприємствах. Але дослідження виявили, що протягом 1969-1976 рр. у США, завдяки малим підприємствам з двадцятьма й менше працівниками, було створено 66% усіх нових робочих місць у країні. Отже, менші корпорації активніше шукають нових можливостей. Це підтверджується і статистичними даними інших розвинених країн [18, с. 45].

Скажімо, в Італії в малому бізнесі працює 80% загальної кількості зайнятих, у Данії – 92% виробничих підприємств є малими, на яких зайнято 43% трудових ресурсів. Найбільше малих підприємств у країнах ЄС мають: Італія, Англія, Німеччина, Франція, Іспанія. При середній кількості малих підприємств (далі – МП) на 1000 жителів їх припадає 50 одиниць, Греція, Іспанія, Італія, Португалія мають 77 одиниць МП, Нідерланди, Данія, Франція відповідно – 45 [20].

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

У країнах Європи прийнято поділяти підприємства за розміром виходячи із чисельності працівників, тому підприємства поділяються на [28]:

- 1) малі та середні підприємства (SMEs): від 1 до 249 зайнятих осіб;
 - мікропідприємства: менш ніж 10 зайнятих осіб;
 - малі підприємства: від 10 до 49 зайнятих осіб;
 - середні підприємства: від 50 до 249 зайнятих осіб;
- 2) великі підприємства: від 250 та більше зайнятих осіб.

Кількість підприємств, чисельність працівників і додана вартість європейських підприємств за 2012 рік зображена в табл. 1.

Таблиця 1. Кількість підприємств, чисельність працюючих та додана вартість європейських підприємств за 2012 р.

	Мікро	Малі	Середні	Малі та середні (SMEs)	Великі	Разом
<i>Кількість підприємств</i>						
Кількість	18,783,480	1,349,730	222,628	20,355,839	43,454	20,399,291
Частка, %	92,1%	6,6%	1,1%	99,8%	0,2%	100%
<i>Чисельність працюючих</i>						
Кількість	37,494,458	26,704,352	22,615,906	86,814,717	43,787,013	130,601,730
Частка, %	28,7%	20,5%	17,3%	57,6%	42,2%	100%
<i>Додана вартість (по вартості факторів виробництва)</i>						
Млн, євро	1,242,724	1,076,388	1,076,270	3,395,383	2,495,926	5,891,309
Частка, %	21,1%	18,3%	18,3%	57,6%	42,4%	100%

Джерело: складено авторами за даними [22, 23, 28]

Аналізуючи дані таблиці можна зробити висновки, що в Євросоюзі найбільшу частку займають мікро- та малі підприємства – 98,7%, в яких зайнято більше 49,2 % населення Європейського Союзу та додана вартість яких є складає 39,4%.

Для більш детального порівняння, на рис. 1 представимо динаміку кількості мікро- та малих підприємств, чисельності працюючих у країнах ЄС за період від 2008 р. по 2012 р. Як видно з рис. 1, найбільше зниження показників припадає на 2009-2010 рр. внаслідок світової економічної кризи, особливо це вплинуло на значне зниження чисельності працюючих, ці роки характеризуються великим ростом безробіття в Європі.

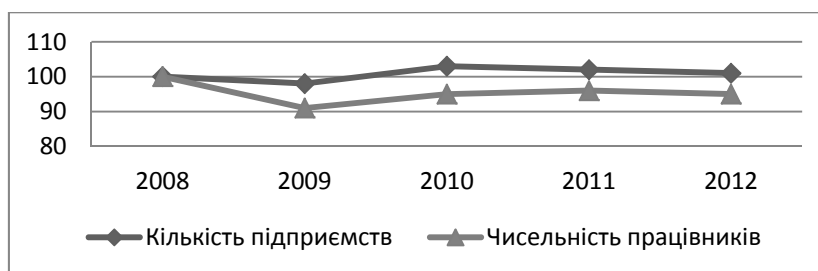


Рис. 1. Динаміка кількості малих та середніх підприємств і чисельності працюючих в ЄС-27 за 2008-2012 рр.

Джерело: складено авторами за даними [22, 23, 28]

Найбільш популярними видами бізнесу у європейських країнах є: сфера торгівлі, харчової промисловості, будівництва, саме в них створюється максимальна кількість малих підприємств. На рис. 2 представимо структуру підприємств за галузями і розмірами в країнах ЄС-27, який складено за даними [22, 23, 28].

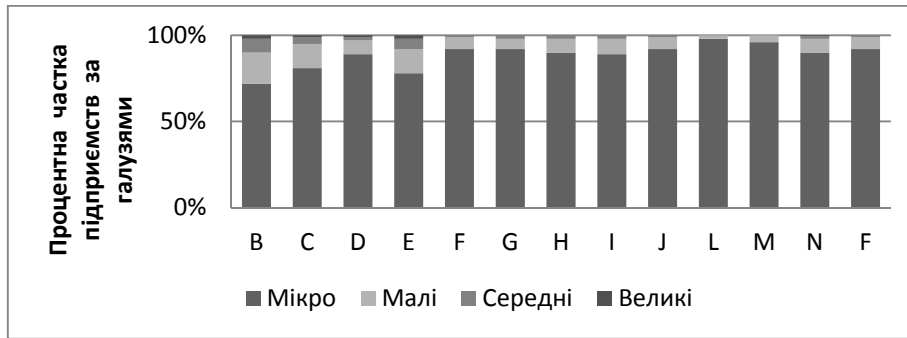


Рис. 2. Структура підприємств за галузями і розмірами в ЄС-27 за 2012 рік*

*Примітка (позначення галузей): В – «Видобуток корисних копалин»; С – «Матеріальне виробництво»; D – «Електрика та газ»; E – «Водопостачання, каналізація, видалення відходів і рекультивація»; M – «Будівництво»; G – «Оптова та роздрібна торгівля»; H – «Транспортування і зберігання»; I – «Послуги проживання і харчування»; J – «Інформація та комунікації»; L – «Операції з нерухомістю»; M – «Професійні, наукові та інші послуги»; N – «Адміністративні та допоміжні послуги».

Зі статистичних даних можна зробити висновки, що найбільша питома вага МП на європейському ринку припадає на сільське господарство, торгівлю, сферу послуг, будівництво, промисловість (легка та харчова). Останнім часом МП ефективно функціонують в сфері машинобудування, приладобудування, оптики, електроніки, електротехніки. Кількісний ріст МП у промисловості обумовлюється, в основному, спеціалізацією та диференціацією суспільного виробництва, відмовою від крупномасштабного масового виробництва на користь дрібносерійного, індивідуального випуску товарів, що є вимогою сучасного ринку.

У деяких країнах, окрім альтернативної системи оподаткування, вводять додаткові умови зменшення суми сплати податків у сфері малого бізнесу, що сприяє відмові від тіньової господарської діяльності і дає змогу збільшити обсяги податкових надходжень до бюджету. Однією з найпоширеніших форм стимулювання розвитку сектору малого підприємництва в розвинутих країнах Європи є створення для них преференцій в оподаткуванні шляхом введення спеціальних податкових правил або застосування загальних правил з окремими пільгами для малих підприємств. У країнах ЄС спрощені системи оподаткування суб'єктів малого підприємництва, аналогічні до єдиного податку в Україні, не використовуються. Натомість набули поширення інші податкові стимули державної підтримки цього типу підприємств [11]:

- звільнення деяких видів підприємств від необхідності ведення звітності про результати господарської діяльності й запровадження спрощеної системи бухгалтерського обліку та звітності;
- запровадження спеціальних режимів оподаткування ПДВ для деяких видів операцій (фермерських господарств і сільськогосподарських кооперативів);
- використання податків на оціночний дохід та мінімальні податки.

Кожній країні світу притаманні свої певні особливості використання альтернативних систем оподаткування, проте на нашу думку, варто сконцентрувати увагу на спрощених системах оподаткування Великобританії та Голландії, так як вони є найбільш ліберальними системами оподаткування малого бізнесу.

Найбільш ліберальною спрощеною системою оподаткування можна вважати британську модель під назвою «Пріоритет податкових стимулів», що характеризується спрощеними вимогами до звітності, прогресивною шкалою оподаткування, наявністю пільг для високотехнічних галузей, а також рядом пільг стосовно капіталовкладень у будівництво та придбання основних засобів.

Згідно із законодавством Великобританії, якщо річний дохід підприємства становить не менше 15 тисяч фунтів стерлінгів, то воно зобов'язане лише заповнити просту податкову декларацію без надання розшифрувань про свою діяльність по активах чи зобов'язаннях. У Британії бізнесмен-початківець може звернутися до місцевої влади, яка допоможе йому компенсувати витрати на запуск офісу – оплатити кілька місяців оренди, офісні меблі, мінімум необхідного обладнання.

Прогресивна шкала оподаткування, без сумніву, сприятлива для малого підприємництва. Так, до прикладу, при прибутку на рівні 0–1,520 фунта стерлінга ставка становить 10%, при прибутку в розмірі 1,521–28,400 фунта стерлінга – 22%, при прибутку понад 28,400 фунта стерлінга – 40% [14]. Динаміка кількості підприємств у Великобританії зображена на рис 3, свідчить про найбільшу кількість саме мікро, малих та середніх підприємств яка зростає протягом 2000-2013 рр.

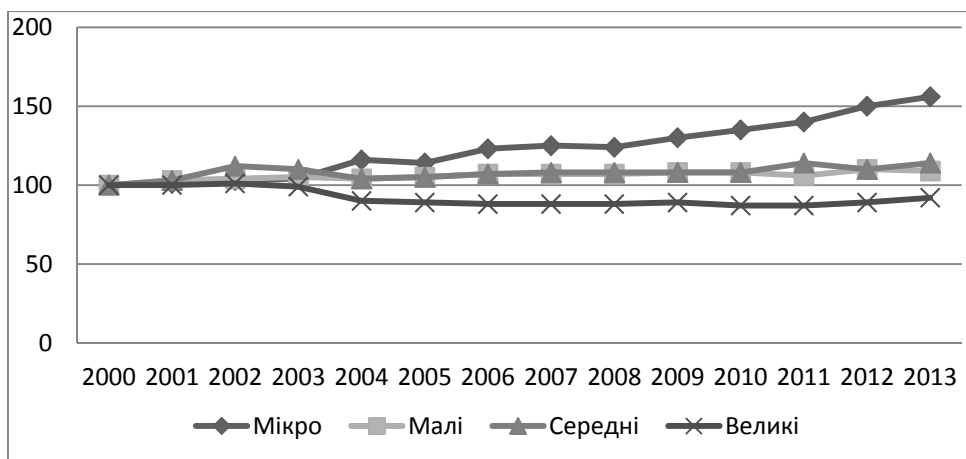


Рис. 3. Динаміка кількості підприємств у Великобританії за 2000-2013 рр.
Джерело: складено авторами за даними [14, 28]

Діюча у Великобританії податкова система і правила амортизації будівель та устаткування, з метою оподаткування дають змогу малому підприємству здійснювати списання за ставкою 25% вартості їх придбання, з урахуванням балансової вартості, що знижується, – так звана податкова знижка зі списання на знос [31].

Також до однієї із найбільш ліберальних систем прощеного оподаткування відносять голландську систему оподаткування [30]. Голландія – одна з небагатьох країн, яка скасувала подвійне оподаткування, що дозволяє працювати чесно, платити податки і при цьому мати високі прибутки, така податкова політика має назву «Правила звільнення». Раніше в Голландії вважалося, що умови ведення малого

бізнесу є не вигідні і не виправдовували витрат і зусиль, проте з 1 жовтня 2012 року податкова система була реформована, внаслідок чого спрощено процедуру реєстрації, оптимізований робочий процес – менше паперів, більше дій. Підприємства, оподатковуваний дохід яких не перевищує 50 тис. гульденів (близько 27,5 тис. доларів США або 220 тис. Гівен), сплачують прибутковий податок за ставкою 30%; якщо ж такий дохід перевищує 50 тис. гульденів – за ставкою 35%. Оподатковуваний дохід зменшується за рахунок інвестицій в деякі капітальні активи. Уряд також заохочує науково-дослідну діяльність підприємств: у тому випадку, якщо компанія приймає на роботу співробітника для проведення науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт, то вона отримує право на зменшення податків на фонд заробітної плати.

Нідерландська система оподаткування має досить привабливі податкові ставки: 0% податку на прибуток холдингів, 0% на доходи від роялті та виплати дивідендів, також можна забути про величезні відрахування до скарбниці місцевої юрисдикції, тепер податки не перешкоджають розвитку малого бізнесу [32].

Варто звернути увагу на принцип «нейтрального» оподаткування скандинавських країн (Швеції, Данії та Норвегії). Відомо, що серед розвинутих країн чи не найвищий рівень оподаткування спостерігається у «скандинавських» країнах, де податки є на порядок вищими, ніж в інших європейських країнах, зокрема частка податків у ВВП в тих країнах перевищує 50% (для прикладу в Німеччині це лише третина). На відміну від вітчизняного спрощеного режиму оподаткування, у Скандинавських країнах немає такого державного сприяння, однак, при високих ставках податків є окремі пільгові режими, що впливає на розвиток не лише малого та середнього бізнесу, а й економіки цілком.

У Швеції відсутні будь-які спеціальні податкові режими для малих та середніх підприємств. Основний принцип податкового регулювання у Швеції – це принцип «нейтральності», у відповідності з яким до усіх підприємств незалежно від їх юридичної форми, типу господарської діяльності, розміру, місцезнаходження, застосовується одна і та ж податкова база, ті ж самі ставки оподаткування і обов'язки з реєстрації, подання документів, звітності, платежів та ін. Одним словом, податковий тягар буде однаковим і для самозайнятого підприємця, і для корпорації, якщо вони займаються однаковим бізнесом [16, с. 66].

Проте в принципі «нейтральності» передбачено винятки у вигляді податкових пільг, що спеціально застосовуються до малих підприємств. Так, для прикладу, якщо річний оборот підприємства складає менше 1 млн. крон (приблизно 110 тис. доларів США), воно може подавати податкову декларацію один раз на рік, а не щомісячно, як це зобов'язані робити всі інші підприємства [24]. Частково звільняються від податку дивіденди підприємств, акції яких не котируються на біржі (ця пільга спрямована на стимулювання інвестицій у малі підприємства і компенсацію для них вищої вартості позичкового капіталу). Приватним торговцям дозволяється віднімати збитки від господарської діяльності з можливого доходу протягом перших п'яти років діяльності. Підприємства з оборотом менше 40 млн. крон (приблизно 4,4 млн. доларів США) зобов'язані сплачувати ПДВ протягом 42 днів з моменту закінчення звітного періоду, якщо оборот перевищує 40 млн. крон, тоді сплачувати ПДВ потрібно протягом 26 днів після закінчення звітного періоду [22].

Норвезька податкова система не пропонує значних загальподаткових пільг для суб'єктів малого господарювання [16, с. 67], де високі податки для фізичних осіб – вища ставка прибуткового податку з населення становить більш 53%, але до юри-

дичних компаній ставлення більш поблажливе, фіксована ставка податку на прибуток підприємств становить – 28% [23]. Для відкриття малого підприємства розмір мінімального статутного капіталу має становити 100 тис. NOK (12,83 тис. €), за умови, що 50% членів правління підприємства мають бути мешканцями Норвегії [25].

Норвегія надає певні податкові пільги одержувачам дивідендів, завдяки цьому у Норвегії найнижча ставка податку на дивіденди в порівнянні із країнами-членами Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР). Хоча у цій країні не пропонують значних загальноподаткових пільг при оподаткуванні малого підприємства, але надаються пільги для особливих регіонів і промислового сектору. Так, компанії, що здійснюють інвестиції в крайню північ Норвегії – платять значно нижчі податки із заробітної плати працівників; застосовуються мінімальні податкові ставки на арктичному острові Шпіцберген, а також, державний фонд надає гранти для інвестицій у регіони з низькою зайнятістю; передбачені податкові пільги на дослідження в таких ключових галузях, як нафтовий сектор.

Завдяки ліберальному підходу до суб'єктів підприємства, Данія змогла створити сприятливий діловий клімат, навіть незважаючи на високу вартість робочої сили. Завдяки чіткій нормативній базі, відкриття компанії в країні не викликає труднощів [16, с. 65]. Данія уклала угоди про запобігання подвійного оподаткування більш ніж із 80 країнами. Для того, щоб започаткувати малий бізнес у Данії, юридичній особі потрібно заснувати товариство з обмеженою відповідальністю – Anpartsselskab (Aps), статутний капітал якого повинен бути 17 тис. € [22]. Данія практично не надає податкові пільги для малих підприємств, а загальна ставка податку на прибуток становить 28%, так як і Норвегія надає пільги для особливих регіонів, переважно це райони де слабо розвинута економіка або є проблеми із зайнятістю населення.

Важливо звернути увагу на альтернативні системи оподаткування в Сполучених Штатах Америки. Податкова система в США досить складна і різноманітна, згідно з американським законодавством, правом встановлювати свої власні податки володіє не тільки федеральний уряд, а й уряд штатів і територій, а також місцеві органи влади у містах, графствах, округах і т.д.

У США під категорію «підприємства малого бізнесу» потрапляють фірми з кількістю співробітників менше 500 осіб або середньорічним доходом за останні 3 роки не більше 7 млн. дол. США. Ці показники можуть відрізнятися для ряду галузей і деяких федеральних програм підтримки підприємців [26].

Незалежно від стану економіки, малий бізнес у США завжди розцінюється як основне джерело нових робочих місць та інновацій. Малий бізнес – це 99% фірм країни, які забезпечують більше половини всіх робочих місць, експортують більше чверті товарів і послуг із США, реєструють у 13 разів більше патентів, ніж їхні великі конкуренти.

Одним із найважливіших механізмів державної підтримки малого бізнесу є податкове стимулювання. В силу своєї організаційної форми, багато малих фірм не обкладаються прибутковим податком безпосередньо, тобто власники такого бізнесу змушені робити відрахування у вигляді податків на доходи фізичних осіб та мінімального альтернативного податку на доходи (АМТ – Alternative minimum tax). При розрахунку податку АМТ не враховується, що лівова частка доходів реінвестується в малий бізнес в цілях його підтримки і розширення [27].

У США з 2010 р. було прийнято ряд законів та положень щодо розвитку малого бізнесу, що призвело до скасування податку на інвестиції в малі підприємства, про-

те, вкладення повинні знаходитися у власності більше 5 років. Уряд ввів додаткові відрахування щодо купівлі нового обладнання, так, можна відносити на витрати до 500 тис. дол (раніше було 125 тис. дол.). Закон «Про полегшення податкового тягара і створення нових робочих місць» (Tax Relief and Job Creation Act of 2010) дозволяє застосовувати метод прискореної амортизації відносно обладнання, придбаного після 8 вересня 2010 як малим, так і великим підприємствам. Крім цього, уряд спростив вимоги для прийняття до відрахування витрат на мобільні телефони: з 2010 р. подібні витрати прирівнюються до іншого майна і приймаються до відрахування без додаткових обтяжень [29].

Уряд США також дозволяє приймати до відрахування витрати, пов'язані зі створенням нових підприємств у подвоєному розмірі (10 тис. дол. США), також введено зміни при розрахунку штрафів у разі помилок у податковій звітності – починаючи з 2010 р. штрафи будуть складають певний відсоток від суми податкової вигоди, а не фіксовану величину. Малі фірми з оборотом менше 50 млн дол. можуть використовувати всі види кредитів для зменшення суми альтернативного мінімального податку (АМТ). Крім цього, малий бізнес отримав додаткові відрахування щодо витрат на охорону здоров'я (до 50%) та найму співробітників, які вважалися безробітними більше 60 днів [3].

З метою порівняння варто розглянути спрощені режими оподаткування двох постсоціалістичних країн, а саме: Росії та Польщі.

Спрощена система оподаткування в Росії була введена Федеральним законом від 24.07.2002 р., перейти на яку можуть підприємства з доходом менше 15 млн руб., обсягом реалізації не більше 45 млн руб. за 9 місяців і не більше 60 млн. руб. за рік, вартістю активів менше 100 млн руб., і що мають у штаті менше 100 чоловік, часткою участі інших підприємств (зокрема, державних) менше 25% і не мають філій. На спрощену систему оподаткування не можуть перейти: підприємства, які сплачують єдиний податок на фіксований дохід, єдиний сільськогосподарський податок; займаються виробництвом підкацизних товарів, видобутком та реалізацією корисних копалин, гральним бізнесом [8].

Після переходу на спрощену систему оподаткування такі МП не сплачуватимуть: податок на прибуток організацій (податок на доходи фізичних осіб); ПДВ (крім ПДВ при ввезенні товарів); єдиний соціальний податок; податок на майно організацій (фізичних осіб). Проте будуть сплачувати: страхові внески на обов'язкове пенсійне страхування; внески на обов'язкове страхування від нещасних випадків та професійних захворювань; інші федеральні, регіональні і місцеві податки (податок на рекламу, транспортний податок, земельний податок і ін.) та обов'язково вести бухгалтерський облік (для організацій) та облік касових операцій. Причому платник податків має право сам вибрати об'єкт оподаткування за двома ставками: 6% від доходів фірми (за мінусом відрахувань в ПФ, допомоги по непрацездатності, але не більше 50% від суми податку); 15% від різниці між доходами та витратами фірми [6]. Крім об'єднання декількох видів податків в один, перевагою спрощеної системи є звільнення від обов'язку надавати бухгалтерську звітність у Федеральну Податкову Інспекцію.

Необхідно зазначити, що в Російській Федерації також діє єдиний сільськогосподарський податок, що передбачає спрощення оподаткування як для фізичних, так і для юридичних осіб. Ця система оподаткування встановлює обмеження для платників у розмірі 70% реалізації сільськогосподарської продукції, тобто частка сільськогосподарського товаровиробництва повинна дорівнювати або перевищувати

ти 70%. Об'єктом оподаткування є доходи, зменшені на величину витрат, базою оподаткування визначається грошовий вираз доходів, зменшений на величину витрат. Податковий період сплати цього податку є календарний рік, звітний період – півріччя, податкова ставка складає 6%, а сплата податку здійснюється за рахунок авансових внесків [7].

Серед постсоціалістичних країн, що в 90-х роках ХХ ст. розпочали податкові реформи, Польща є одним із визнаних лідерів у сфері покращання податкового клімату через надання спеціальних податкових режимів. У Польщі для малого бізнесу діють 2 спрощені моделі оподаткування [21].

«Податкова карта» є однією з найпоширеніших форм оподаткування фізичних осіб-підприємців, податкові надходження з якої зараховуються до місцевих бюджетів Республіки Польща. Платниками є фізичні особи, що самостійно здійснюють господарську діяльність (до 5 працівників). Застосування цієї форми розрахунку можливе для осіб, що: розвивають народні ремесла; надають побутові та транспортні послуги, торгують гастрономічною продукцією; непрофесійно працюють у сфері освіти, охорони здоров'я, ветеринарства, догляду за дітьми та ін. Платники податкової карти звільняються від сплати інших податків та зборів, у т.ч. ПДВ, якщо їх прибутки не перевищують 10 тис. євро за попередній податковий рік. Законодавством передбачено особливу процедуру звітності та подання річних податкових декларацій, ліквідовано ведення облікових книг. Поряд із базовою ставкою, застосовуються спеціальні: знижені (10–40%) або підвищені ставки (10–80%), що враховують особу платника. Отже, у податковій карті не виділено бази оподаткування, а окреслено умови, за якими визначається її розмір – вид діяльності, кількість працівників, періодичність виробництва, кількість жителів гміни [1].

У Польщі сплачується і фіксований податок з облікових прибутків, доходи з якого зараховуються до державного бюджету Республіки Польща. Платниками податку є фізичні особи, що здійснюють діяльність, прибуток яких не перевищив 150 тис. євро за попередній податковий рік, та виробники агропродукції, що виконують несистематичну діяльність. У країні передбачено види діяльності, підприємства яких не мають права переходу на цю форму оподаткування: аптеки, ломбарди, похоронні бюро, пункти обміну валюти, діяльність з виробництва підакцизних товарів тощо. Податкові ставки є відсотковими та залежать від виду господарської діяльності (3–20%). Порівняно з податковою картою, у фіксованому податку можна визначити базу податку, застосувати предметні пільги, відрахувати податковий кредит. Отже, це не є класична спрощена форма, а лише особлива форма розрахунку прибуткового податку для фізичних осіб [15].

Малий бізнес є невід'ємною структурною складовою сучасної ринкової економічної системи як у світі так і в Україні. Рівень розвитку малого бізнесу безпосередньо визначає ступінь розвитку економіки держави в цілому. Питання побудови ефективної податкової системи – одне з найбільш важливих, і воно повинне вирішуватися за допомогою вивчення та аналізу як наявної в Україні законодавчої бази, так і накопиченого у світі досвіду в сфері оподаткування [9, с. 53].

Прийняття нового Податкового кодексу України (далі – ПКУ), який вступив у дію з 1 січня 2011 року передували протести бізнесменів та окремих груп населення, в результаті чого влада задекларувала намір після доопрацювання законодавства, повернутися до питання удосконалення системи оподаткування малих підприємств та фізичних осіб-суб'єктів підприємницької діяльності [19, с. 5]. Внаслідок чого було прийнято Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та

деяких інших законодавчих актів України щодо спрощеної системи оподаткування, обліку та звітності» № 4014-VI від 04.11.2011 року [12], яким було передбачено введення 4 груп єдиноплатників. Згідно ПКУ, спрощена система оподаткування належить до розділу XIV «Спеціальні податкові режими», глава 1 «Спрощена система оподаткування, обліку і звітності», яка стала чинною з 1 січня 2012 року.

Однак, з метою зменшення податкового навантаження на малий бізнес, Законом України від 05.07.2012 року № 5083-VI «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо державної податкової служби та у зв'язку з проведенням адміністративної реформи в Україні» [13], який набрав чинності 12.08.2012 року і внесені зміни до глави 1 «Спрощена система оподаткування, обліку та звітності» ПКУ, зокрема були введені 5 та 6 групи для суб'єктів господарювання, які здійснюють підприємницьку діяльність на умовах сплати єдиного податку.

Варто зазначити, що однією із важливих переваг оподаткування малого бізнесу в Україні є звільнення суб'єктів підприємницької діяльності від сплати таких податків і зборів [10]:

- ✓ податку на прибуток підприємств;
- ✓ податку на доходи фізичних осіб у частині доходів, що отримані в результаті господарської діяльності фізичної особи та оподатковані згідно законодавства;
- ✓ ПДВ із операцій з постачання товарів, робіт та послуг, місце постачання яких розташоване на митній території України (крім ПДВ, що сплачується фізичними особами та юридичними особами, які обрали ставку єдиного податку, визначену зі сплатою ПДВ);
- ✓ земельного податку (крім земельного податку за земельні ділянки, що не використовуються ними для провадження господарської діяльності);
- ✓ збору за провадження деяких видів підприємницької діяльності;
- ✓ збору на розвиток виноградарства, садівництва і хмелярства.

У процесі реформування спрощеної системи оподаткування, запроваджено низку позитивних нововведень, в тому числі [5, с. 45]:

- 1) поява нових двох груп єдиноплатників 5 (для фізичних осіб) і 6 (для юридичних осіб);
- 2) збільшення граничного обсягу доходів від реалізації продукції до 20 млн. грн.;
- 3) розширення переліку побутових послуг населенню, які надаються 1 та 2 групами платників єдиного податку;
- 4) надане право реєстрації «спрощенцям» платниками ПДВ.

Ставки єдиного податку встановлюються у відсотках (фіксовані ставки) до розміру мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року, та у відсотках до доходу (відсоткові ставки). Включення єдиного податку до складу місцевих податків і зборів спричинило підвищення питомої ваги місцевих податків і зборів у структурі доходів місцевих бюджетів України в цілому.

Не зважаючи на позитивні тенденції, проблема балансування інтересів держави та малого бізнесу залишаються невирішеними [4, с. 222]:

- єдиноплатники не створюють доданої вартості, а лише мінімізують оподаткування власних доходів; ухиляються від сплати податку з доходів фізичних осіб (найманих працівників) не оформляючи трудових відносин з ними; крупні компанії розпорошують свій бізнес шляхом оформлення власних об'єктів діяльності на спрощену систему оподаткування;

➤ уряд недоотримує податкові надходження від сплати єдиного податку до місцевих бюджетів (оскільки це основне джерело регіональних доходів), внаслідок схем ухиляння.

Висновки та пропозиції. Отже, можна зробити висновки, що на сьогодні українська модель спрощеного оподаткування та обліку не є настільки ліберальною, як британська чи голландська, чи настільки демократичною та розвинутою, як у скандинавських країнах чи в США, вона за характером тяжіє до тенденцій Сходу (Росії, Білорусії, Молдови, країн СНД). На наш погляд, спрощені режими країн СНД не найкращий приклад для наслідування. Досвід західних країн показує, що перевага повинна надаватися прогресивному оподаткуванню. Тому, на нашу думку, Україні краще сконцентруватися на запозиченні досвіду оподаткування малих підприємств європейських країн (Великобританії, Голландії), або країн пострадянського простору (Польщі), система яких досить добре себе проявила.

Підсумовуючи усе вище сказане, можна зробити висновок, що нововведення у застосування спрощеної системи оподаткування, обліку та звітності є позитивним кроком у процесі розвитку суб'єктів малого підприємництва, тобто перші кроки в напрямі реформування і побудови ефективної спрощеної системи оподаткування зроблено. Звичайно є ще низка невирішених проблем, при вирішенні яких основну увагу варто приділити соціальній спрямованості та фіскальній справедливості такої системи оподаткування. Отже, оскільки одним із напрямів вітчизняної економіки є розвиток підприємницької діяльності, держава повинна всіляко підтримувати цей процес шляхом створення відповідних умов.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Вижити* за всяку ціну. Розвиток малого бізнесу в Україні гальмується потужним тиском бюрократії : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ua.korrespondent.net/journal>.
2. *Євась Т. В.* Особливості реалізації функцій менеджменту на малих підприємствах в сучасних умовах господарювання / Т. В. Євась, Т. В. Ткачук : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://nauka.kushnir>.
3. *Малый и средний бизнес в экономике США* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrbusiness.com.ua>.
4. *Мединська Т. В.* Єдиний податок у формуванні доходів місцевих бюджетів та податковий контроль за його сплатою / Т. В. Мединська // Сталій розвиток економіки. – Хмельницький, 2014. – № 2(24). – С. 218-224.
5. *Мединська Т. В.* Спеціальні податкові режими у Податковому кодексі України / Т. В. Мединська // матеріали IV звітної науково-практичної конференції. – Київ-Дубно, 2013. – С. 44-48.
6. *Налоги и налоговые льготы для малого бизнеса* : Smallbusiness : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://smallbusiness.ru/start/goshelp/6539/>.
7. *Налоговый кодекс Российской Федерации* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://base.garant.ru/10900200>.
8. *О специальных налоговых режимах с 2013 года* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.riskovik.com/journal/stat/n8/spec-nalog-rezhim-2013/>.
9. *Податкова політика України: стан, проблеми та перспективи: монографія* / [за ред. З. С. Варналія]. – К.: Знання України, 2008. – 675 с.
10. *Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 року № 2755-VI зі змінами та доповненнями* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show>.
11. *Покатаєва О. В.* Спрощена система оподаткування в контексті Податкового кодексу України / О. В. Покатаєва // Право і безпека. – 2011. – № 1 (38) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pib/2011_1/PB-1/PB-1_47.pdf.
12. *Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України* : Закон України від 4 листопада 2011 р.: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.

13. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо державної податкової служби та у зв'язку з проведенням адміністративної реформи в Україні : Закон України від 05.07.2012 року № 5083-VI. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua>.
14. Світовий досвід оподаткування: Великобританія : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minrd.gov.ua/modernizatsiya-dps-ukraini/arkchiv/mijnarodniy-dosvid-rozvitk.uk/>.
15. Світовий досвід оподаткування: Республіка Польща : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minrd.gov.ua/modernizatsiya-dps-ukraini/arkchiv/mijnarodniy-dosvid-rozvitk/pol/>.
16. Слюсар Р. Особливості оподаткування малого та середнього бізнесу в Скандинавських країнах / Р. Слюсар // Соціально-економічні наслідки та стратегія реформування фінансової системи України: матеріали IV міжвузівського студентського науково-практичного семінару – Львів – 2013. – С. 65-67.
17. Слюсар Р. Податкове навантаження на бізнес у країнах – членах ЄС / Р. Слюсар, Т. Мединська // Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки: матеріали XLIII науково-практичної конференції молодих учених, аспірантів і студентів. – Частина 2. – К., 2013. – С. 165-166.
18. Якушик І. Д. Податкові системи зарубіжних країн / І. Д. Якушик, Я. В. Литвиненко: Довідник. – Київ : «МП Леся», 2004. – 480 с.
19. Чабанюк О.М. Спрощена система оподаткування : загальні положення, облік і звітність : навч. посібник / О.М. Чабанюк, Т.В. Мединська – К.: Алерта, 2013. – 208 с.
20. ANNUAL REPORT ON EUROPEAN SMEs 2012/2013 : European Commission : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/facts-figures-analysis/performance-review/index_en.htm.
21. Dealing with taxes in Poland : Foreigners : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.foreignersinpoland.com/work/taxes-in-poland.html>.
22. EU market rules : European Commission : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/small-business/most-ofmarket/rules/index_en.htm#1.
23. European Commission Survey on SME Taxation : Startup Overseas : [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.startupoverseas.co.uk/news/european-commission-taxation.html>
24. General information on Nordisk eTax : Nordisk eTax : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.nordisketax.net/main.asp?url=/hem.asp&c=sve&l=eng&m=00>.
25. How to open a european company : Academia : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.academia.org.ua/?p=351>.
26. Small Business and Self-Employed Tax Center : IRS : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.irs.gov/Businesses/Small-Businesses-&Self-Employed>.
27. Small Business Income Tax Guide – Including LLC, Partnership, Sole Proprietor : About.com : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://biztaxlaw.about.com/od/taxpreprocess/>.
28. SME Performance Review : European Commission : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/small-business-act/index_en.htm.
29. Starting a Business : SBA.gov : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sba.gov/category/navigation-structure>.
30. Starting a Business in Netherlands : The World Bank Group : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/netherlands/starting-a-business>.
31. Tax for small businesses: Your questions answered : BBC News Business : <http://www.bbc.com/news/business-17937374>.
32. The Netherlands (Holland) – Taxation : Expاتفocus : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.expاتفocus.com/expatriate-netherlands-holland-taxation>.

REFERENCES

1. Vyzhyty za vsiaku cinu. Rozvytok malogo biznesu v Ukraini galmuietsia potuznym tyskom biurokratii [To survive at any cost. Development of small business in Ukraine braked by powerful pressure of bureaucracy] : <http://ua.korrespondent.net/journal>.
2. Ievas, T.V. Osoblyvosti realizatsii funktsii menedzhmentu na malykh pidpriemstvakh v suchasnykh umovakh gospodariuvannia [Features of realization of management functions are on small enterprises in the modern terms of menagement] : <http://nauka.kushnir>.
3. Malyy i sredniy biznes v ekonomike USA [Small and midsize businesses in the economy of the USA : the Economic news, economy of Ukraine and world economy] : <http://ukrbusiness.com.ua>.
4. Medynska, T.V. Iedynyi podatok u formuvanni dohodiv miscevyh biudzhetyv ta podatkovyi kontrol za yogo splatoiu [The united tax in forming of profits of local budgets and tax control are after his inpayment]. – Hmelnytsk, 2014, pp. 218-224.

5. Medynska, T.V. *Spetsialni podatkovyi rezhymy u Podatkovomy kodeksi Ukrainy* [The dedicated tax modes are in the Internal revenue code of Ukraine] – Kiev-Dubno, 2014, pp. 44-48.
6. *Nalohi i nalohovie lhoty dlia maloho biznesa* [Taxes and tax deductions for small business]: Small-business : <http://smallbusiness.ru/start/goshelp/6539/>.
7. *Nalogovyi kodeks Rossiiskoi Federacii* [Internal revenue code of Russian Federation] : <http://base.garant.ru/10900200/>
8. *O spetsialnykh nalohovykh rezhimakh s 2013 goda* [About the dedicated tax modes from 2013]. – Режим доступу : <http://www.riskovik.com/journal/stat/n8/spec-nalog-rezhim-2013/>.
9. *Podatkova polityka Ukrainy: stan, problemy ta perspektivy: monohrafiia* [Tax policy of Ukraine : the state, problems and prospects : monograph] – К., 2008, p. 675.
10. *Podatkovyi kodeks Ukrainy iz zminamy i dopovnenniamy №2755-VI*, available <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show> (access date December 2, 2010).
11. Pokataeva, O.V. *Sproschena systema opodatkyvannia v konteksti Podatkovoho kodeksu Ukrainy* [The simplified system of taxation is in the context of the Internal revenue code of Ukraine]. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/pib/2011_1/PB-1/PB-1_47.pdf.
12. *Zakon Ukrainy «Pro vnesennia zmin do podatkovoho kodeksu Ukrainy ta deiakykh inshykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy»* available at: <http://zakon.rada.gov.ua>. (access date November 4, 2011).
13. *Zakon Ukrainy «Pro vnesennia zmin do podatkovoho kodeksu schodo derzhavnoi podatkovoi sluzhby ta u zviazky z proveddenniam administratyvnoi reformy v Ukraini» №5083-VI*, available <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show> (access date July 5, 2012).
14. *Svitovyi dosvid opodatkyvannia: Velykobrytaniia* [World experience of taxation : Great Britain] : <http://minrd.gov.ua/modernizatsiia-dps-ukraini/arkhiv/mijnarodniy-dosvid-rozvitk.uk/>.
15. *Svitovyi dosvid opodatkyvannia: Respublika Polsha* [World experience of taxation : Republic of Poland] : <http://minrd.gov.ua/modernizatsiia-dps-ukraini/arkhiv/mijnarodniy-dosvid-rozvitk/dosvid-modernizachii-krain-svity/polsha/?print>.
16. Sliusar, R. *Osoblyvosti opodatkuvannia maloho ta serednoho biznesu v Scandynavskykh krainah* [Features of taxation of small and midsize businesses are in the Scandinavian countries]– Lviv, 2013, pp. 65-67.
17. Sliusar, R. *Podatkove navantazhennia na biznes u krainah-chlenah ES* [The tax loading is on business in countries – members of EC] – К., 2013, pp. 165-166.
18. Iakushyk, I.D. *Podatkovi systemy zarubiznykh krain* [Tax systems of foreign countries] – К., 2004, p. 480.
19. Chabaniuk, O.M., Medynska, T.V. *Sproschena systema opodatkuvannia: zahalni polozhennia, oblik i zvitnist* [Simplified the system of taxation: general provisions, account and accounting] -К., 2013, p. 208.
20. *ANNUAL REPORT ON EUROPEAN SMEs 2012/2013 : European Commission* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/facts-figures-analysis>.
21. *Dealing with taxes in Poland : Foreigners* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.foreignersinpoland.com/work/taxes-in-poland.html>.
22. *EU market rules : European Commission* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/small-business/most-ofmarket/rules/index_en.htm#1.
23. *European Commission Survey on SME Taxation : Startup Overseas* : [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.startupoverseas.co.uk/news/european-commission-taxation.html>.
24. *General information on Nordisk eTax : Nordisk eTax* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.nordisketax.net/main.asp?url=/hem.asp&c=sve&l=eng&m=00>.
25. *How to open a european company : Academia* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.academia.org.ua/?p=351>.
26. *Small Business and Self-Employed Tax Center : IRS* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.irs.gov/Businesses/Small-Businesses-&Self-Employed>.
27. *Small Business Income Tax Guide – Including LLC, Partnership, Sole Proprietor* : About.com : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://biztaxlaw.about.com/od/taxpreprocess/>.
28. *SME Performance Review : European Commission* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/small-business-act/index_en.htm.
29. *Starting a Business : SBA.gov* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sba.gov/category/navigation-structure>.
30. *Starting a Business in Netherlands : The World Bank Group* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.doingbusiness.org/data/exploreconomies/netherlands/starting-a-business>.
31. *Tax for small businesses: Your questions answered : BBC News Business* : <http://www.bbc.com/news/business-17937374>.
32. *The Netherlands (Holland) – Taxation* : Expafocus : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.expafocus.com/expatriate-netherlands-holland-taxation>.

УДК 339.97

*Світлана Радзієвська, к. е. н., к. філол. н., доцент
(доцент Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ГЛОБАЛЬНОЮ ЕКОНОМІКОЮ

У статті розглядаються теоретичні та практичні аспекти формування системи управління глобальною економікою, її особливості. Відзначається, що у наш час спостерігається відхід від поствестфальської системи міжнародних відносин, зміна функцій національної держави шляхом передачі їх частини догори за вертикаллю управління системі наддержавних регулюючих органів, що формуються, й донизу на регіональний рівень держави. Владна вертикаль, що формується таким чином, має тяжіння до використання адміністративних механізмів, які властиві державному управлінню.

Звертається увага на те, що у полі глобального управління з'являється новий суб'єкт управління, котрий доповнює владну вертикаль горизонтальною системою самоуправління. Обґрунтовується необхідність зміни парадигми глобалізації і переходу до багатопольярного світу. Аналіз особливостей формування усіх рівнів глобальної системи управління здійснюється з позицій співвідношення централізованого адміністративного управління та ринкового самоуправління, посилення збалансованості й ефективності розвитку глобальної економіки. Підкреслюється, що в умовах глобалізації залишається актуальним питання розвитку національної державності. Формування системи глобального управління має відбуватися при збереженні та удосконаленні системи національного економічного управління. Необхідним є здійснення аналізу стану формування національної керівної еліти і забезпечення відповідності її майнових, фінансових, культурних та духовних інтересів інтересам українського народу.

Ключові слова: глобальна економіка, глобалізація, цивілізації, багатопольярність, метакорпорація, субсидіарність.

*Светлана Радзиевская, к. э. н., к. филол. н., доцент
(доцент Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКОЙ

В статье рассматриваются теоретические и практические аспекты формирования системы управления глобальной экономикой, ее особенности. Отмечается, что в настоящее время наблюдается отход от поствестфальской системы международных отношений, изменение функций национального госу-

© Радзієвська С. О., 2014

дарства путем передачи их части вверх по вертикали управления формирующейся системе надгосударственных регулирующих органов и вниз на региональный уровень государства.

Создаваемая таким образом властная вертикаль тяготеет к использованию административных механизмов, свойственных государственному управлению.

Обращается внимание на то, что в поле глобального управления появляется новый субъект управления, дополняющий властную вертикаль горизонтальной системой самоуправления. Обосновывается необходимость смены парадигмы глобализации и перехода к многополярному миру. Анализ особенностей формирования всех уровней глобальной системы управления осуществляется с позиций соотношения централизованного административного управления и рыночного самоуправления, усиления сбалансированности и эффективности развития глобальной экономики.

Подчеркивается, что в условиях глобализации остается актуальным вопрос развития национальной государственности. Формирование системы глобального управления должно происходить при сохранении и усовершенствовании системы национального экономического управления. Необходимо проанализировать состояние формирования национальной руководящей элиты и обеспечить соответствие ее имущественных, финансовых, культурных и духовных интересов интересам украинского народа.

Ключевые слова: глобальная экономика, глобализация, цивилизации, многополярность, метакорпорация, субсидиарность.

*Radziewska S. O., PhD in Economics, PhD in Philology, Docent
(Docent of the State Economy and Technology University of Transport)*

THE FORMATION OF THE GOVERNANCE SYSTEM OF THE GLOBAL ECONOMY

The paper deals with the theoretical and practical aspects of the formation of the governance system of the global economy; the peculiarities of this formation are touched upon. It is noted that at present in the conditions of the withdrawal from the postWestphalian system of the international relations, the change in the functions of the national state by transfer of their part up a chain of command to the formed system of supranational regulatory bodies and down on to the regional level of the state is observed. The power vertical being created in this way tends to the use of the administrative mechanisms inherent to the government governance.

The attention is paid to the fact that in the field of global governance the new subject of management supplementing the power vertical with the horizontal system of self-government has emerged. The necessity to change the paradigm of globalization and to make a transition to the multi-polar world order is accentuated. The analysis of the peculiarities of the formation of all levels of a global governance system is carried out from the perspective of the ratio of the centralized administrative management and the market self-government, the strengthening of the balance and the efficiency of the development of the global economy.

It is emphasized that in the conditions of globalization the development of the role of the national statehood remains a topical problem. The formation of the system of global governance should be accompanied by the preservation and improvement of the system of national economy governance. The analysis of the quality state of the national elite should be made and the conclusion on the accordance of the elites' property, financial, cultural and spiritual interests to the interests of the Ukrainian people should be drawn.

Keywords: global economy, globalization, civilizations, multi-polarity, metacorporation, subsidiarity.

Постановка проблеми. Глобальна нестабільність, спричинена світовою фінансовою кризою, з особливою гостротою поставила питання необхідності удосконалення системи управління світовою економікою, яка перебуває у процесі глобалізації, тобто у процесі утворення глобальної економіки. Видатний американський фінансист і міжнародний політик Джордж Сорос одним з перших звернув увагу на проблему необхідності удосконалення регулювання світової економіки [1].

Останнім часом учені наголошують на необхідності розроблення і впровадження нових структур у глобальне управління, мотивуючи це і тим, що малі країни третього світу, серед яких і Україна, внаслідок недосконалих механізмів управління глобальною економікою потрапляють у пастки, з яких їм уже не вибратися [2; 3].

Глобальна економіка розглядається нами як якісно новий стан світової економіки, що характеризується таким ущільненням простору й часу, коли зміни у будь-якій частині економіки впливають на стан інших її частин. Досягнення такого стану світової економіки й відбувається у процесі її глобалізації, який супроводжується певними змінами систем управління на усіх її рівнях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі, присвяченій особливостям розвитку світової економіки, відзначається посилення диференціації країн, їх розшарування на країни-осередки з високим рівнем виробничих технологій і життя населення та країни-периферії з низьким рівнем виробничих технологій і життя населення. При цьому вченими практично розглядаються дві низки взаємопов'язаних питань: на макрорівні – розвиток регіональних інтеграційних процесів, на мікрорівні – розвиток транснаціоналізації переважно шляхом утворення багато- і транснаціональних корпорацій. Обидві ці тенденції розвитку світу кінцевою метою мають завершення процесу глобалізації світової економіки і утворення єдиної глобальної економіки. Серед досліджень, присвячених інтеграційним процесам, чимало праць як зарубіжних учених Е. Азроянца, Б. Баласси, С. Долгова, Дж. Сороса, П. Крутмана, О. Неклесси, Ю. Шишкова, так і українських – В. Будкіна, І. Бураковського, О. Білоруса, В. Гейця, Я. Жаліла, Т. Кальченка, Д. Лук'яненка, Ю. Макогона, В. Мунтіяна, Ю. Пахомова, А. Поручника, А. Румянцева, В. Сіденка, А. Філіпенка, О. Шниркова та інших.

Аналіз наукових праць дозволяє дійти висновку, що проблемі специфіки управління глобальною економікою приділяється увага лише окремими з названих учених і, судячи з їхніх робіт, її поглиблення є безумовно актуальним.

Метою статті є виявлення особливостей формування систем управління на різних рівнях глобальної економіки й обґрунтування необхідності переходу до багатополлярної моделі світобудови шляхом зміни діючої неоліберальної парадигми глобалізації економіки для розв'язання тих проблем, які породжує нині діючий її механізм.

Виклад основного матеріалу дослідження. Протягом достатньо довгого історичного часу, фактично з 24 жовтня 1648 р. після прийняття Вестфальського миру, світова економіка передбачала, що її основною ланкою є окрема держава з усіма відповідними її правами і обов'язками, на основі яких вона входить у певні відносини з іншими державами світу і таким чином утворює так звану поствестфальську структуру світових зв'язків. У кожній державі основною ланкою її економічної системи було підприємство того чи іншого ступеня складності, діяльність якого регламентувалась національною законодавчою системою. Держави утворювали певні союзи, що відбивалось і на взаємовідносинах між державами як всередині цих союзів, так і між союзами. Таким чином, світ можна було визначити як поліцентричний, який час від часу змінював свою конфігурацію. Міжнародні відносини формували простір, де формально рівними і суверенними були суб'єкти-держави, що конструювали мінливі коаліції [4, с. 228].

У ХХ ст. після першої та другої світових воєн і до розвалу СРСР вважалося, що стан світової системи визначало співвідношення сукупності країн капіталістичної і соціалістичної систем, тобто можна було вважати світ фактично біполярним. З розвалом СРСР більшість авторів вважає існуючий світ однополярним на чолі зі США. Такий погляд на сучасний світ цілком логічний, якщо виходити з того, що соціалістичний світ як антагоніст капіталістичного світу зник і залишився один капіталістичний світ на чолі з наймогутнішими з капіталістичних країн США.

Процес розвитку цієї світової капіталістичної системи мав би врешті-решт привести до необхідності утворення світових регулюючих органів для запобігання і подолання властивих, відповідно до теоретичних висновків ряду вчених, капіталістичній системі кризових явищ.

Можна констатувати, що з розвалом соціалістичної системи постало питання утворення певної системи світових регулюючих органів, чогось на кшталт «світового уряду». Саме на цьому фактично і наполягав, аналізуючи капіталізм, Джордж Сорос, коли стверджував: «На мою думку, ринковий порядок повинен доповнюватись порядком іншого типу: підтримка стабільності на фінансових ринках має стати одним з пріоритетів державної політики. Це і є той основний принцип, який я хотів би запропонувати. Власне, незважаючи на поширення довіри стосовно можливостей вільного ринку, цей принцип уже прийнято і запроваджено у національному масштабі... Проте у міжнародному масштабі нам, на жаль, бракує відповідних фінансових інституцій... На мій погляд, потрібні будуть й інші інституції... Вважаю, ...ми повинні створити своєрідну систему міжнародного контролю над національними владними структурами» [1, с. 15]. Очевидно, що така система контролю над національними владними структурами, тобто урядами і набувала б рис свого роду «світового уряду».

Формально на роль такого органу теоретично, а навіть і практично можуть претендувати ООН, Велика сімка/вісімка, Двадцятка як політичні організації, Міжнародний валютний фонд, Всесвітній банк та Світова організація торгівлі як відповідні світові економічні регулюючі органи.

Тобто, на глобальному просторі має складатися і фактично складається контур владної вертикалі [4, с. 229]. Але офіційно питання формування «світового уряду» досі не було поставлено, хоча про його необхідність, а навіть і про реальне його існування доволі часто йдеться як у теоретичних працях, так і у журналістській практиці. Та й теоретично *розвиток* існуючої останні сторіччя *поствестфальської системи міждержавних відносин* можна собі уявити як позбавлення національних урядів частини їх функцій і відповідно частини повноважень і відповідальності шляхом передачі:

а) до підлеглих урядам регіональних частин країн (делегування донизу) – феномен субсидіарності;

б) до спеціально утворюваних наднаціональних або міжнаціональних (якщо йдеться про декілька, а не про усі держави) органів (делегування догори).

Важливим видається відзначити, що цілком природно утворювана таким чином владна вертикаль тяжіє до адміністративних механізмів, характерних для державного управління. Слід також погодитися з Е. Азроянцем, що у цьому випадку на рівні держави йдеться про збереження певної суверенної влади у співіснуванні з наднаціональним управлінням [5, с. 178-188].

Більш категорично щодо існуючого стану речей у глобальному просторі управління висловлюється провідний український вчений-економіст, академік НАНУ О. Білорус, який стверджує: «Сформована вже й наддержавна система влади та управління економікою світу. Вона відтворюється на розширеній основі у формі всіляких інтеграційних об'єднань, блоків, союзів держав, – з одного боку, і об'єднань корпоративних структур – з іншого боку. До того ж різні глобальні лідери (політики, бізнесмени, менеджери, вчені) також гуртуються у блоки. Тож наразі вже можемо говорити про формування системи глобального мережного управління. Глобальний інтеграційний процес домінує, а «національні» держави все більше і більше втрачають суверенітет» [6, с. 10]. Необхідно констатувати, що слово «національні» взято автором у лапки, можливо з метою показати в такий спосіб втрату державою національної приналежності у глобальній економіці.

Одночасно з цим у просторі глобального управління у сучасних умовах розвитку демократії і стимулювання підприємливості спостерігається розвиток процесу індивідуалізації – становлення енергійної, поліфонічної особистості чи групи особистостей, які володіють доступом до фінансових, організаційних, технологічних ресурсів суспільства і користуючись цим та своїм внутрішнім творчим потенціалом доповнюють владну вертикаль глобального управління системою горизонтальних зв'язків саморегулювання. Важливим при цьому стає той факт, що інтереси цих особистостей чи груп особистостей можуть відповідати інтересам держави, до якої вони належать, а можуть і не відповідати чи бути їм антагоністичними і тотожними з інтересами подібних груп, що належать до інших держав, утворюючи разом з ними космополітичні єдності транснаціональних утворень.

Таким чином, в умовах формування глобальної економіки створюються можливості формування в країні частини еліти, що, за своєю сутністю, є елітою не цієї, а іншої країни, що їй протистоїть, або, принаймні, має інші інтереси, які не збігаються з інтересами розглядуваної країни (тобто, ця частина еліти у крайньому випадку може бути «п'ятою колоною»). Причому базою формування подібних груп можуть бути: діаспори, міжнародні неурядові організації, клуби з різним рівнем впливу і компетенції, різноманітні релігійні і квазірелігійні угруповання, глобалістські і антиглобалістські структури, нарешті, всілякі асоціальні, терористичні організації, весь строкатий і еkleктичний світовий андеграунд [4, с. 230].

Вищезазначений підхід також в оригінальній формі підтримав в одному із своїх інтерв'ю видатний американський політик, провідний член Більдербергського клубу Збігнев Бжезинський, стверджуючи, що: «Росія може мати скільки завгодно ядерних валіз і ядерних кнопок, але позаяк 500 млрд дол. російської еліти лежать у наших банках, ви ще розберіться: чи то ваша еліта, чи вона вже наша? Я не бачу жодної ситуації, при якій Росія скористується своїм ядерним потенціалом» [7].

Тому для глобальної економіки актуальною стає *проблема утворення певного керівного прошарку населення країн, який, виходячи із своїх власних інтересів, може приймати рішення, які не відповідатимуть інтересам країн* (зокрема, вплив заощаджень еліти в іноземних банках). Однією з форм впливу на цю частину еліти є можливість арешту її рахунків в іноземних банківських установах, на що вказує А. Гриценко, торкаючись проблеми валютного резервування: «Візьмемо, наприклад, золотовалютні резерви, котрі суспільна свідомість сприймає як певний запас цінностей, що не піддаються впливу кон'юнктурних чинників і може виручити в разі непередбачених труднощів. Проте реально цей запас є, переважно, іноземною валютою (як правило, долари США та євро), розміщеною в іноземних банках і в надійних короткострокових цінних паперах країн зі сталою економічною і фінансовою системами. Валютні резерви (за винятком золота, частка якого є невеликою, до того ж його часто зберігають в іноземних банках) не становлять жодних реальних цінностей. Це просто записи на рахунках або цінні папери, що дають право на отримання іноземної валюти (теж у вигляді записів на рахунках), в обмін на яку можна отримати реальні цінності. Фактично, валютні резерви є довірою до країн зі стабільною фінансовою системою й існуючого у світі фінансового порядку, притому довірою взаємною. Якщо, наприклад, якась країна тримає свої валютні резерви в казначейських зобов'язаннях США (що є дуже поширеним), а США в силу певних причин вирішать, що ця країна неправильно поводить себе на міжнародній арені і заарештують її активи, то валютні резерви перестануть бути такими. Втрата довіри є втрата валютних резервів» [8, с. 7-11]. Цей вплив за останні роки неодноразово використовувався і використовується у міжнародній практиці.

Суттєвої специфіки глобальному управлінню додають міграційні процеси, які притаманні як процесу глобалізації, так, вочевидь, і глобальній економіці. Цілковитою у результаті міграційних процесів у межах країни-реципієнта утворюватимуться діаспори, для яких у більшості випадків характерними є культурна стійкість і зв'язок з національним сакральним (релігійним) центром. Відомо, що, як правило, організованість діаспор є більш високою, ніж суспільства, у якому вона знаходиться. З точки зору управління важливим стає зв'язок діаспор з країнами їх походження та його вплив на зовнішньоекономічну політику країни-реципієнта. Викладене дає можливість зазначити вплив цивілізаційної приналежності країн на організацію глобального управління. І хоча цей вплив було виявлено при розгляді процесу індивідуалізації глобального простору управління, цілком очевидно, що він має місце й на макрорівні, тобто на рівні країн, які належать до різних цивілізацій. Саме цивілізаційний фактор не дає можливості ототожнювати процеси глобалізації і вестернізації та стає вирішальним при виборі між одно- і багатополлярною системами глобального управління.

Провідні дослідники глобальної економіки відзначають тенденцію маргіналізації глобального управління, його відчуження від вирішення багатьох ключових питань, підміну соціальної регуляції альтернативною системою, неформальним управлінням, управлінням транснаціональним, геоекономічним [4]. Якщо розглядати у якості одного з методів управління світовою системою війни, а історія людства дозволяє вважати війни методом перебудови світу військовими засобами, то слід відзначити, що сучасний стан техногенного розвитку людства вніс у глобальну економіку суттєві корективи. Ще за часів «холодної війни» була виявлена недопустимість прямих військових зіткнень двох протилежних систем, більш ефективними були визнані так звані «локальні війни», або «війни нових поколінь», роль яких посилюється в сучасну епоху мілітаризації соціуму. Ці війни мають системний характер, економіко-глобалізаційну спрямованість і характеризуються як геоекономічні. До війн цього типу належать так

звані «інформаційні», «валютні», «комунікаційно-хакерські», «гібридні» та інші війни. Такі війни можуть як включати, так і не включати використання військової сили, але, як правило, своєю метою ставлять досягнення посилення економічної і фінансової могутності їх ініціаторів, тобто реалізують геоекономічний і геофінансовий експансіонізм.

Дослідниками глобальної економіки причиною і стимулом до безупинного геоекономічного і геофінансового експансіонізму, розв'язання геоекономічних війн визнається намагання захоплення світового доходу, що формується світовою спільнотою, і перерозподіл його на користь обмеженої кількості учасників, якими, принаймні теоретично, можуть бути як держави, так і різного роду політичні, етнічні, релігійні, кримінальні недержавні угруповання. Поряд з «війнами нових поколінь» і часом як їх антагоніст у глобальному просторі все активніше діє так званий «новий тероризм». Тим самим відбувається розповсюдження воєнних конфліктів з політичного (державного) рівня на соціальний простір, що врешті-решт формує ситуацію розвитку світової економічної системи «у непередбачуваному хаосі» [12, с. 305-311].

Тому залишається відкритим поставлене О. Неклессою центральне питання: «Куди йде світ?» [9, с. 323] і зберігають свою актуальність песимістичні думки Е. Азроянца, висловлені ним у розділі під назвою «Неоліберальна глобалізація: наслідки звершеного і безнадійність майбутнього» [4, с. 321-330]. Цей песимізм продиктовано, в основному, зневірою у інституті держави як такої інституції, яка дійсно здатна захищати народ, що її створив, і сприяти покращенню умов його існування. Така зневіра в умовах діючої неоліберальної моделі глобалізації, яка супроводжується поглибленням асиметричного розвитку економіки, її фінансіалізацією, інформатизацією, інтелектуалізацією і соціалізацією, має підстави. На це вказує, зокрема, відзначена вище можливість утворення у державах впливової частини еліти, космополітичної єдності транснаціональних утворень, для якої основною метою діяльності стає збільшення власних доларових рахунків, тобто поклоніння сучасному «золотому тельцю», а не тим християнським цінностям, які, власне кажучи, і створили Західну цивілізацію, активно втрачаючи свою духовність, секуляризуючись і утворюючи загрозу встановлення антихристиянського тоталітарного суспільства. Вчені наголошують, що однією з основних тенденцій Західного світу є його дехристиянізація [10]. Можна погодитись з кандидатом філософських наук О. Щипковим, що: «насправді конкурентом тоталітаризму було і залишається лише християнство» [11, с. 183].

Викладене дає можливість однозначно стверджувати, що інститут держави зазнає змін і перш за все шляхом передачі частини свого суверенітету до наднаціональної структури. Саме стосовно цієї наднаціональної структури виникають різні тлумачення і варіанти її організації, достатньо глибоко розкриті О. Неклессою [4, с. 231-236; 9, с. 323-349], Е. Азроянцем [5, с. 376], Т. Кальченком [12, с. 269-271, 314-324]. Аналіз цих праць і проведені нами дослідження [13; 14] дозволяють стверджувати, що діюча неоліберальна парадигма розвитку світової економіки має бути змінена на іншу, в основі якої глобальна економіка формуватиметься як єдина, але багатополосна планетарна економічна система, що **не матиме інституційного центру глобального управління**, а формуючі її держави і об'єднання держав будуть знаходитися у полі дії **ситуаційного глобального централізованого управління**, що формулюватиметься на основі узгодження їх інтересів, і самоуправління. Саме у межах самоуправління держави зможуть відповідно до принципу субсидіарності передавати частину своїх функцій, а відтак і повноважень та відповідальності, на рівень своїх регіонів і тим самим **посилувати місцеве самоуправління при збереженні централізованого державного управління**.

На наш погляд, процес глобалізації на макрорівні має обмежитися утворенням певного числа регіональних інтеграційних об'єднань країн. Щодо мікрорівня глобалізаційних процесів, то він визначатиметься системою **метакорпорацій та їх союзів**, значну частину яких складатимуть **транснаціональні корпорації (ТНК)**.

Слід зазначити, що за своєю суттю метакорпорації слід розглядати як корпорації, функціонування яких відбувається в умовах взаємодії в них як централізованого адміністративного управління, так і регламентованого ним ринкового самоуправління. Сучасні міжнародні корпорації уявляють собою гігантські промислово-фінансові об'єднання, інтернаціональні за формою своєї діяльності, побудовані за принципом централізованого планування і управління у світовому масштабі, що приймають активну участь у процесах світової торгівлі, інвестування капіталу, обміну технологіями, виробничого і науково-технічного співробітництва, міграції робочої сили, які посилюють процес інтернаціоналізації світу, активно використовують об'єктивні тенденції міжнародного поділу праці і сприяють встановленню нових схем у всесвітньому поділі праці [15, с. 18].

Саме ТНК, метакорпорації і прискорюють глобалізацію світового господарства. Відомий член Римського клубу, фундатор Київського Міжнародного інституту менеджменту, професор Б. Гаврилишин відзначає: «Головними рушіями глобалізації є великі міжнародні фінансові, промислові і торговельні підприємства. Сполучені Штати Америки, Японія і декілька західноєвропейських країн, в яких базуються такі підприємства, стали саме завдяки їм ключовими акторами на світовій економічній арені» [16, с. 3]. Тобто, метакорпорації створюють для менеджменту умови забезпечення збалансованого і ефективного управління їх економічною діяльністю. І якщо у поствестфальській системі світових зв'язків **основною ланкою економічної системи держави** були підприємства, то у **глобальній економіці** нею **стають метакорпорації**.

У 2012 р. у світі нараховувалося приблизно 82 тис. ТНК, їх оборот становив більш ніж 30 трлн доларів [17]. Разом з тим постає питання впливу метакорпорацій на державне управління країн їх діяльності. Значний досвід функціонування ТНК дозволяє стверджувати, що їх діяльність впливає на державне управління як країн базування, так і країн-реципієнтів. Але цей вплив має характер погодження інтересів обох сторін і якщо і веде до обмеження певних функцій держави, то за її згодою. Причому можна зауважити, що результатом такої згоди може бути передача частини функцій держави як за її межі тим частинам ТНК, які знаходяться на території інших країн, так і на її регіональний рівень, де також знаходяться частини ТНК (феномен субсидіарності).

У першому випадку спостерігається передача частини функцій держави на наднаціональний (точніше, міждержавний), а у другому – на регіональний рівень. Доцільність таких дій держави визначається ефективністю розвитку її економіки і стану життєвого рівня населення. І якщо ефективність розвитку економіки і рівень життя населення підвищуються, то держава стає сильнішою і її дії щодо передачі частини своїх функцій ТНК слід визнавати доцільними. За таких умов говорити про недоцільність і послаблення інституту держави у глобальній економіці немає сенсу.

Все більша частина дослідників категорично настоюють на тому, що інститут держави не втрачає свого значення, і глобалізація має з цим погоджувати свій поступ. Саме такої думки дотримується професор, викладач державного управління університету м. Пітсбурга, старший науковий співробітник центру розвитку державного управління, почесний професор Міського університету Гонконгу Б. Гай Пітерс, стверджуючи: «Я виходжу з того, що зараз послідовна політика і централізоване керівництво куди більш

важливі для управління, чим у порівняльно недалекому минулому. Тому є декілька причин. Передусім, через обмеженість ресурсів». І на закінчення свого дослідження він підсумовує: «Мій головний висновок: держава не померла, вона залишається цілком життєво здатним і важливим елементом реальної системи управління і наукових міркувань про управління» [18].

У світлі викладеного вище видається логічним стверджувати, що найважливішим в умовах глобалізації і особливо фінансіалізації світової економіки, дозволу володіти власністю, тримати капітали будь-де у світі і вільно у ньому переміщатися – не допускати у державі формування керівної еліти, інтереси якої майнові, фінансові, культурні і, що особливо важливо, духовні не є органічно пов'язаними з народом, що утворив цю державу для свого збереження і процвітання. Саме формування такої еліти несе смертельну загрозу і державі, і народу, що її створив.

Висновки та пропозиції. В умовах глобалізації залишається актуальним питання розвитку національної державності. Формування системи глобального управління має відбуватися при збереженні та вдосконаленні системи національного економічного управління. Особлива увага має бути приділена аналізу стану формування національної керівної еліти і відповідності її майнових, фінансових, культурних і духовних інтересів інтересам українського народу.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Сорос, Дж.* Криза глобального капіталізму: (Відкрите суспільство під загрозою) / Джордж Сорос; пер. з англ. Р. Ткачук, А. Фролкін. – К.: Основи, 1999. – 259 с.
2. *Outlook on the global agenda 2015. Four ways to change the way we lead.* The Global Economic Governance Program. University of Oxford. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.globaleconomicgovernance.org/outlook-global-agenda-2015-four-ways-change-way-we-lead>
3. *Ngaire Woods* Ukraine versus the vultures / Woods Ngaire, John St. Taylor. The Global Economic Governance Program. University of Oxford. 2014 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.globaleconomicgovernance.org/op-ed-ukraine-versus-vultures-2014>
4. *Неклесса О.* Реконфігурація світу / Олександр Неклесса // Економіка знань: виклики глобалізації та Україна. Під заг. ред. А. С. Гальчинського, С. В. Львовичкіна, В. П. Семиноженка. – К.: НІСД, 2004. – С. 216–243.
5. *Азроянц Э. А.* Глобализация: катастрофа или путь к развитию? Современные тенденции мирового развития и политические амбиции / Э. А. Азроянц. – М.: Издательский дом «Новый век», 2002. – 416 с.
6. *Білорус О.* Глобалізація і глобалізм: парадокси чи закономірність постіндустріальної цивілізаційної еволюції? / Олег Білорус // Економічний часопис ХХІ. – 2004. – № 3. – С. 7–11.
7. *Высказывания* известных мировых деятелей о России и ее народах. А также русская версия на ту же тему в России. [Електронний ресурс]. Режим доступа: <http://uralistica.com/group/generaldiscussion/forum/topics/2161342:Topic:121645?page=1&>
8. *Інститут довіри в координатах економічного простору-часу:* [монографія] / [А. А. Грищенко, Т. І. Артёмова, Т. О. Крічевська та ін.], за ред. А. А. Гриценка; НАН України, Ін-т економіки та прогнозув. – К., 2012. – 212 с.
9. *Неклесса А. И.* Геоэкономическая система мироустройства / Александр Иванович Неклесса // Глобальное сообщество. Картография постсовременного мира / Рук. проекта, сост. и отв. ред А. И. Неклесса; Ред. совет: А. И. Неклесса и др. – М.: Вост. лит., 2002. – С. 323-349.
10. *Cvijic S.* Does the European Constitution need Christian Values? / Srdjan Cvijic, Lorenzo Zucca. – Oxford Journal of Legal Studies, Vol. 24, No. 4(2004). – P. 739-748.
11. *Щипков А.* Три тоталитаризма. О состоянии идеологического пространства / Александр Щипков // Москва. – 2013. – № 11. – С. 172–183.
12. *Кальченко Т. В.* Глобальна економіка: навч. посіб./ Тимур Валерійович Кальченко. – К.: КНЕУ, 2009. – 364 с.
13. *Радзівєвська С.* Глобальні економічні процеси та Україна / Світлана Радзівєвська // Міжнародна економічна політика. – 2014. – № 1. – С. 80 – 104. [Електронний ресурс]. –Режим доступу: http://ierjournal.com/journals/20/2014_5_Radzievska.pdf

14. Радзиевская С. А. Экономическая глобализация и сохранение цивилизационного и культурного многообразия современного мира / С.А. Радзиевская // Формування ринкової економіки. – Вип. 31. – К.: КНЕУ, 2014. – С. 439 – 447.
15. Шагурин С. В. Экономика транснационального предприятия / С. В. Шагурин, П. Д. Шимко. – СПб.: ГПУ, 2008. – 335 с.
16. Соколенко С. І. Глобалізація і економіка України / С. І. Соколенко. – К.: Логос, 1999. – 568 с.
17. Трифонова И. В. Роль транснациональных корпораций в глобализации мировой экономики / И. В. Трифонова // Молодой ученый. – 2013. – № 9. – С. 243-245. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.moluch.ru/archive/56/687>
18. Питерс Б. Гай. Глобализация: управление и его институты / Б. Гай Питерс / Отечественные записки. – 2004. – № 2 (17). [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.strana-oz.ru/?ozid=17&oznumber=2

RERERENCES

1. Soros, G. *Kryza hlobalnoho kapitalizmu: Vidkryte suspilstvo pid zahrozoiu* [Crisis of the global capitalism: (Open society under threat)] / George Soros; transl. from English. R. Tkachuk, A. Florkin. Kiev, Osnovy, 1999. 259 p.
2. Outlook on the global agenda 2015. Four ways to change the way we lead. The Global Economic Governance Program. University of Oxford. Available at: <http://www.globaleconomicgovernance.org/outlook-global-agenda-2015-four-ways-change-way-we-lead>
3. Nгаire Woods Ukraine versus the vultures / Woods Nгаire, John St.Taylor. The Global Economic Governance Program. University of Oxford. 2014 Available at: <http://www.globaleconomicgovernance.org/op-ed-ukraine-versus-vultures-2014>
4. Neklessa O. *Rekonfiguratsiia svitu* // *Ekonomika znan': vyklyky globalizatsii ta Ukraina* [The reconfiguration of the world // The knowledge economy: challenges of globalization and Ukraine]. Kiev, NISD, 2004. P. 216–243.
5. Azroians E. A. *Hlobalizatsiia: katastrofa ili put' k spaseniiu? Sovremennie tendentsii mirovoho razvitiia i politicheskie ambitsii* [Globalization: catastrophe or the way to development? Modern tendencies of the world development and the political ambitions]. Moscow, Izdatelskiy dom «Novi vek», 2002, 416 p.
6. Bilorus O. *Hlobalizatsiia i hlobalizm: paradoksy chy zakonomirnist postindustrialnoi tsyvilizatsiinoi evolutsii?* [Globalization and globalism: paradoxes or the regularity of the postindustrial civilization evolution?] // *Ekonomichny Chasopys XXI*. Kiev, 2004. Issue № 3. P. 7–11.
7. *Vyskazyvaniia izvestnykh mirovykh deiateley o Rossii i iei narodakh*. Available at: uralistica.com/group/generaldiscussion/forum/topics/2161342:Topic:121645?page=1&
8. *Istytut doviry v koordynatah ekonomichnoho prostoru-chasy* [Institution of trust in terms of economic space and time], Institute of Economics and Forecasting, Kiev, 2012. 212 p.
9. Neklessa A. I. *Heoekonomicheskaia sistema miroustroystva* // *Globalnoe soobschestvo. Kartographia postsovremennoho mira* [Geoeconomic system of the world]. Moscow, Vostochnaia literatura, 2002. P. 323-349.
10. Cvijic S. *Does the European Constitution need Christian Values?* / Srdjan Cvijic, Lorenzo Zucca. – Oxford Journal of Legal Studies, Vol. 24, No. 4(2004). P.739-748.
11. Schiprov A. *Tri totalitarisma. O sostoianii ideolohicheskoho prostranstva*. [Three totalitarisms. On the state of ideological space]. Moscow. 2013. Issue № 11. P. 172–183.
12. Kalchenko T. V. *Hlobalna ekonomika* [Global economy]. Kiev, KNEU, 2009, 364 p.
13. Radzievska S. *Hlobalni ekonomichni protsesy ta Ukraina* [Global economic processes and Ukraine] // *International economic policy*. 2014. Issue № 1. P. 80 – 104. Available at: http://nepjournal.com/journals/20/2014_5_Radzievska.pdf
14. Radzievska S.A. *Ekonomicheskaia hlobalizatsiia i sokhranenie tsyvilizatsionnogo i kulturnogo mnohoobrazzia sovremennoho mira* [Economic globalization and the preservation of the civilization and cultural diversity of the modern world] // *Formuvannia rynkovoї ekonomiky* [Formation of market economy]. Issue. 31. Kiev, KNEU, 2014. P. 439 – 447.
15. Sharyrin S. V. *Ekonomika transnatsionalnoho predpriatitia* [The transnational enterprise economy]. Saint Petersburg, Polotechnical University, 2008. 335 p.
16. Sokolenko S. I. *Hlobalizatsiia i ekonomika Ukrainy* [Globalization and economy of Ukraine]. Kiev, Logos, 1999. – 568 p.
17. Triphonova I. V. *Rol transnatsionalnykh korporatsii v hlobalizatsii mirovoi ekonomiki* [The role of transnational corporations in globalization of the world economy]. *Molodoy ucheni*. 2013. Issue №9. P.243-245. Available at: <http://www.moluch.ru/archive/56/687>
18. Peters B. Guy *Hlobalizatsiia: upravlenie i eho instituty* [Globalization: governance and its institutions] / *Otechestvennie zapiski*. 2004. Issue № 2 (17). Available at: www.strana-oz.ru/?ozid=17&oznumber=2

УДК 332.12:330.3

*Сергій Приймук, к. і. н.
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)
Павло Швець, к. е. н., ст. н. с.,
(Інститут демографії та соціальних досліджень ім. М.В. Птухи
НАН України)*

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

Стаття присвячена дослідженню сутності, ознак і властивостей сталого розвитку соціально-економічних систем країни та її регіонів. Розглянута сутність економічних категорій «сталий розвиток» та «стійкий розвиток», на основі обґрунтування системно-синергічного підходу виявлена сумісність і протиріччя означених процесів. Наголошено, що сталий розвиток – це процес змін, у якому експлуатація ресурсів, напрями інвестицій, орієнтація технологічного розвитку в гармонії з соціальним благополуччям й екологічною рівновагою підвищують цінність поточного і майбутнього потенціалу соціально-економічної системи.

Ключові слова: сталий розвиток, стійкість, сталість, стійкий розвиток, система, регіон, регіональна соціально-економічна система.

*Сергей Приймук, к. и. н.
(Государственный экономико-технологический университет транспорта)
Павел Швец, к. э. н., ст. н. с.,
(Институт демографии и социальных исследований им. М. В. Птухи
НАН Украины)*

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Статья посвящена исследованию сущности, признаков и свойств устойчивого развития социально-экономических систем страны и ее регионов. Рассмотрены сущность экономических категорий «устойчивое развитие» и «постоянное развитие», на основе обоснования системно-синергетического подхода обнаружена совместимость и противоречия указанных процессов. Отмечено, что устойчивое развитие – это процесс изменений, в котором эксплуатация ресурсов, направления инвестиций, ориентация технологического развития в гармонии с социаль-

© Приймук С. М., Швець П. А., 2014

ным благополучием и экологическим равновесием повышают ценность текущего и будущего потенциала социально-экономической системы.

Ключевые слова: устойчивое развитие, устойчивость, постоянство, устойчивое развитие, система, регион, региональная социально-экономическая система.

Serhii Pryimuk, Ph.D.

(State Economy and Technology University of Transport)

Pavlo Shvets, PhD, senior scientist,

(Institute for Demography and Social Studies, MV Ptukha NAS of Ukraine)

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL FOUNDATIONS FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF SOCIO – ECONOMIC SYSTEMS

This article examines the essence, characteristics and properties of the sustainable development of the socio-economic systems in the country and its regions. The context of the economic categories such as «sustainable development» and «steady development» has been detailed on the basis of substantiating the systemic-synergy approach with its commonalities and discrepancies duly identified. Also the point has been stressed that the sustainable development constitutes a process where utilization of resources, channels of investments, and direction of the technological development in harmony with the social well-being and ecological equilibrium altogether enhance the value of the current and future potential of the socio-economic system.

Key words: sustainable development, steadiness, sustainability, steady development, system, region, regional socio-economic system.

Постановка проблеми. Сучасному етапу суспільного розвитку притаманні глобалізація і динамізм, які, з одного боку, сприяють збільшенню темпів економічного зростання й тим самим забезпечують можливість задовольняти зростаючі потреби все більшої кількості населення планети, а з іншого – спричиняють невизначеність і нестійкість розвитку, виступають дестабілізуючим фактором, що істотно ускладнює управління соціально-економічними системами. Крім того, необхідність модернізації регіональних соціо-економіко-екологічних систем зумовлена формуванням в регіонах особливих умов економічного зростання з врахуванням процесів глобалізації економіки та домінуванням теоретичних засад концепції сталого розвитку в більшості країн і регіонів світу, в тому числі України.

Для України регіональний підхід до забезпечення стійкого розвитку є особливо актуальним через диспропорції, нерівномірність і незбалансованість функціонування регіональних систем і неузгодженість шляхів вирішення існуючих проблем, оскільки розвиток соціальних, виробничих та інших регіональних процесів обумовлений всією сукупністю суспільно-економічних та екологічних інтересів, що є унікальними для групи людей на певній території. У зв'язку з цим, надзвичайно актуальним на сучасному етапі є теоретичне усвідомлення самих понять «стійкість» і «сталість» розвитку системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання стимулювання сталого розвитку в теоретичному плані вивчалось зарубіжними та вітчизняними науковцями. Зокрема проблемам сталого розвитку країни та її регіонів присвячені роботи Багрова М.В., Бистрякова І.К., Борщука Є.М., Буркинського Б.В., Вахович І.М., Герасимчук З.В., Данилишина Б.М., Долішнього М.І., Карпінського Б.А., Кравціва В.С., Масловської О.Ц., Мельника Л.Г., Семенова В.Ф., Харічкова С.К., Хлобистова Є.В., Шевчука В.Я., Шостак Л.Б. та ін. Серед зарубіжних учених, які досліджують сталий розвиток, слід назвати Далі Г.Е., Данілова-Данільяна В.І., Лейзеровіча А.А., Лосева К.С., Кейтс Р.В., Клавдієнка В.П., Медоуза Д.Х., Медоуз Д.Л., Перріс Т.М., Реймерса Н.Ф., Стіверза Р., Урсула О.Д., Хулса Дж.М. та інших. Ученими було обгрунтовано категоріальний апарат сталого розвитку, вивчено вітчизняну та зарубіжну практику втілення засад сталого розвитку країни та її регіонів. Проте аналіз економічної літератури з проблем сталого розвитку свідчить про недостатнє дослідження сутності даного процесу, виявлення його ознак, властивостей та співвідношення з іншими економічними процесами соціально-економічних систем.

Метою статті є дослідження теоретико-методологічних засад сталого розвитку соціально-економічних систем країни та її регіонів, виявлення на основі системно-синергічного підходу ознак і властивостей економічних категорій «сталий розвиток» та «стійкий розвиток», їх сумісність і протиріччя.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сталий розвиток – процес надзвичайно складний за своєю природою. Узгодження дій, які пов'язані одночасно із різними сферами життєдіяльності населення (суспільство, економіка та екологія) – справа надзвичайно важка. Саме на вирішення такого завдання покликане стимулювання регіональної соціо-еколого-економічної системи на предмет досягнення сталого розвитку регіональних систем. Для того, щоб здійснювати стимулюючий вплив на соціо-еколого-економічні системи різних рівнів, необхідно визначитись з основоположними засадами сталого розвитку, виділити найхарактерніші ознаки цього процесу.

Різні автори вже не раз відзначали неточність українського перекладу іноземного виразу (англ. *sustainable development*, фр. *développement durable*, нім. *nachhaltige Entwicklung*). Дійсно, визначення терміну «сталий розвиток» означає стале, постійне зростання. У той же час з європейських мов переклад наступний: *sustainable* – підтримуваний; *development* – розвиток, створення, формування, вдосконалення, зростання, удосконалення, еволюція, покращення; нім. – *nachhaltige* – сталий; *Entwicklung* – розвиток, прояв, розробка, створення, зміна, модернізація; фр. – *developpement* – розвиток; *durable* (прикметник) – міцний, довготривалий, тривалий, тривалого користування, довговічний, надійний. Але у даному контексті цей переклад повинен мати вужчий сенс. Це – розвиток «триваючий» («самодостатній»), тобто такий, який не суперечить подальшому існуванню людства і розвитку його в попередньому напрямі. На думку Л.Г. Мельника є деяка суперечність та алогічність вітчизняного варіанту перекладу терміну «*sustainable development*». «Сталість» передбачає рівновагу, а «розвиток» можливий тільки за умови постійного виходу системи із рівноважного стану [1, с. 17].

Наукові основи теорії сталого розвитку, які були закладені вітчизняним ученим В.І. Вернадським у роботах про розвиток біосфери [2], привели його до необхідності розгляду планетарного аспекту діяльності людства і до визнання необхідності зміни способу його існування. Заслуга В.І. Вернадського полягає в тому, що він вперше акцентував увагу на аналізі зв'язків системи «людина-природа», в центрі якої знаходиться людство з конкретною системою нагальних матеріально-практичних потреб та інтересів виживання нинішнього й майбутніх поколінь, перемістив соціальний

аналіз в глобальну площину. Система наукових поглядів вченого, по суті, передбачила усвідомлення широкою громадськістю глобальних проблем.

На думку одних економістів, під стійкістю виробництва варто розуміти здатність протистояти негативним впливам, попереджати або послабляти спади виробництва. На думку інших, це перехід від нинішнього використання ресурсів до економіки їх системного відтворення. Отже, ядром системи стійкого розвитку виступає підсистема відтворення якісних ресурсів, головною серед яких є людський потенціал. В свою чергу, якщо виходити із загальних позицій, то під «сталим розвитком» варто розуміти розвиток, який враховує рівновагу інтересів нинішнього та майбутніх поколінь. Тобто, основу формування концепції сталого розвитку повинна становити ідея динамічно збалансованої взаємодії економічної, соціальної та екологічної сфер суспільного розвитку. При цьому соціально-економічна основа сталого розвитку зумовлює реалізацію в глобальному масштабі комплексу заходів, спрямованих на: боротьбу з бідністю; зміну структури споживання; регулювання зростання населення; збереження здоров'я людини; сприяння сталому розвитку регіонів.

З категорією стійкості тісно пов'язана категорія стабільності, яка характеризує незмінність певного заданого стану системи [3, с. 294]. В економічній теорії і практиці це досить важлива характеристика економічного показника. Але, між тим, категорія стійкості соціально-економічного розвитку за своєю сутністю є більш широкою. Вона включає поняття стабільності (наприклад, стабільності основних соціально-економічних та екологічних показників господарської системи), а також комплекс умов, факторів й заходів регулюючого впливу, які забезпечують за рахунок економічної рівноваги стабільність кінцевих показників розвитку системи.

Враховуючи, що предметом дослідження виступає система, доцільно зауважити, що методологія дослідження повинна базуватися на системному підході, з позицій якого система є сукупністю елементів, які взаємопов'язані один з одним та утворюють визначену цілісність. Кількість елементів у системі може бути будь-якою. Однак важливо, щоб вони були взаємопов'язані між собою.

Отже, виходячи з ознак системи, можна сказати, що основа стійкості закладена всередині самої системи. Тобто, передумовою стійкості виступають внутрішні властивості системи, а під категорією «стійкість» необхідно розуміти виконання системою функцій в умовах зміни внутрішніх параметрів та дестабілізуючих впливів зовнішнього середовища. Основу стійкості становить економічна рівновага, яка виступає найважливішою умовою ефективного функціонування та розвитку будь-якої економічної системи. Досягнення, зокрема, ринкової рівноваги попиту та пропозиції залежить від багатьох факторів. Однак у системі повинен бути присутній механізм виявлення попиту і реакції виробництва на зміну параметрів попиту. При виникненні дисбалансів ціни розміри заробітної плати, кредитні ставки, податки та обсяги відповідних ресурсів повинні змінюватися так, щоб система досить швидко поверталася в стійкий стан.

У нашому розумінні стан динамічної рівноваги регіональної соціо-еколого-економічної системи передбачає такий її стан, коли вона може вийти з притаманного їй комфортного стану під впливом зовнішньої дії (при мінімально безпечному відхиленні), і повернутися у якісно кращий стан. Це означає, що система, розвиваючись, постійно змінює кількісні та якісні показники, проте внутрішньо залишається рівноважною попри будь-які впливи зовнішніх факторів (чинників впливу). Але під дією знову ж таки різних видів факторів система продовжує змінюватися, і з часом знову досягне рівноваги. Крім того, слід відрізнити стійку рівновагу та рухому рівновагу, які виділяються у синергетичному підході. У формуванні стійкості виробничої сис-

теми важливим є виключно внутрішній попит. Йдеться, насамперед, про платоспроможний попит, адже саме він стимулює або стримує зростання виробництва і споживання. Формуванню стійкості попиту сприяє наявність ємного ринку. По-перше, постійне зростання попиту при ємному ринку дозволяє при великих обсягах виробництва економити на витратах виробництва і витратах при збуті продукції. По-друге, розмір ринку найбільш важливий для формування конкурентних переваг у галузях, які пов'язані з використанням інновацій. Але він по-справжньому стає перевагою тільки тоді, коли стимулює інвестиції, реінвестиції та динамізм виробництва.

По-третє, місткий (ємний) ринок – наявність певного числа незалежних покупців, а не двох-трьох домінуючих, що створює додаткові стимули і можливості для інновацій. В-четвертих, підвищення попиту створює кращі передумови для його насичення тими фірмами, які виявилися більш конкурентоспроможними.

Найважливішою умовою підтримки стійкості ринкового обігу є наявність необхідного товарного запасу, постійний контроль за його структурою, станом, швидкістю обороту й витратами на його утримання. Безперервність розширеного відтворення вимагають, щоб засоби виробництва та продукти праці в їх русі утворювали запас. Стійким можна назвати таке виробництво, при якому незначні коливання обсягів виробництва задовольняються за рахунок оптимальних запасів. Якщо ж при зростанні обсягів виробництва не задовольняються розумні потреби, таке виробництво навряд чи можна назвати стійким. Стійким може вважатися виробництво, при якому скорочення виробленої продукції пов'язане з появою в результаті науково-технічного прогресу нової, менш енерго- та металомісткої продукції. Ось чому не слід ставити знак рівності між стійкістю та стабільністю. Сталість розвитку – також не синонім стабільності економічного розвитку (хоча і пов'язана з нею), це єдність соціального, екологічного та економічного станів системи суспільного розвитку.

Як вже зазначалося, здатність до розвитку – одна з властивостей системи. Розвиток системи – це, як правило, незворотні якісні зміни, які зазвичай супроводжуються кількісними змінами. В процесі розвитку системи змінюються співвідношення між її компонентами, посилюються одні зв'язки та слабшають інші. Отже, розвиток може бути як стійким, так і нестійким.

Саме це забезпечує цілісність системи, її динамічну стійкість. Критеріями наявності даних властивостей є достатність ресурсів для розвитку системи, простий або розширений характер відтворення, збалансований розвиток всіх підсистем та наявність адаптивних механізмів до зовнішніх впливів.

Нестійкий розвиток супроводжується якісними змінами в системі, при яких її властивості погіршуються, аж до втрати системою цілісності.

З позицій системного підходу сталий розвиток можна охарактеризувати як певний тип прогресивно спрямованих, внутрішньо детермінованих змін системи, які пов'язані з підвищенням її організації. Навпаки, розвиток стає нестійким при виникненні кризового стану системи, яке пов'язане з її руйнуванням або переходом до нового якісного стану.

В даний час відносно сталості соціально-економічних систем існує кілька десятків визначень та їх кількість продовжує зростати. Це свідчить як про багатогранність самого поняття, так і про складність об'єкта дослідження. В одних випадках об'єктом дослідження виступає національна економіка (макроекономіка), в інших – регіональна економіка (мезоекономіка), в третіх – економіка господарюючих суб'єктів (мікроекономіка), в четвертих – підсистеми економіки того чи іншого рівня. Якщо розглядати поняття «сталій розвиток», то воно включає дві основні ознаки: по-перше, виживання і невизначено довгий розвиток цивілізації (суспільства) і,

по-друге, збереження навколишнього природного середовища (насамперед, біосфери). Таким чином, сталий розвиток – це гармонійний (збалансований) розвиток суспільства і його навколишнього природного середовища.

Наукове трактування поняття «сталий розвиток» є досить широким і неоднозначним. Разом з тим єдиного трактування сталого розвитку немає. Серед вітчизняних вчених значний поступ у напрямку висвітлення стану рівноважної регіональної соціо-еколого-економічної системи зробили Б.Г. Данилишин та Л.Б. Шостак. Зокрема, під рівноважним сталим розвитком вони розуміють систему суспільного виробництва, за якої досягається оптимальне співвідношення між економічним розвитком, нормалізацією якісного стану природного середовища, ростом матеріальних і духовних потреб населення [4, с. 10].

Б.В. Буркинський, В.Н. Степанов та С.К. Харічков запропонували дивитись на сталий розвиток через призму динамічної рівноваги. Зокрема, сталий розвиток еколого-економічної системи, на їх думку, є здатністю цієї системи витримувати зміни, створені зовнішніми і внутрішніми впливами в економічних та екологічних підсистемах, а також здатність збереження визначеної динамічної рівноваги [5, с. 142].

Крім розуміння сталого розвитку з позицій динамічної рівноваги, в Україні існують інші визначення. Наприклад, Є.М. Борщук, проводячи аналіз використання терміну у західноєвропейських країнах, робить висновок, що під сталим розвитком слід розуміти біогармонійний або стійкий розвиток суспільства, прийнятний для збереження екологічної ніші людини [6, с. 289-290]. З.В. Герасимчук розуміє сталий розвиток як процес забезпечення функціонування територіальної системи з заданими параметрами в певних умовах протягом необхідного проміжку часу, що веде до гармонізації факторів виробництва та поліпшення якості життя сучасних і наступних поколінь за обставин збереження і поетапного відтворення цілісності навколишнього середовища [7, с. 28]. Існують й інші визначення терміну сталий розвиток поряд з розглянутими, і більшість з них акцент роблять саме на динамічній рівновазі, хоча визначальними є й інші ознаки.

Це означає, що соціально-економічні системи, підкорюючись природним й економічним закономірностям, проявляють стабільність основних тенденцій свого розвитку, але одночасно, піддаючись впливу різнорідних випадкових факторів, схильні до ризику втрати рівноважного, стійкого стану. Однак, як було сказано вище, стабільність не є синонімом стійкості. Стабільність розвитку системи визначається динамікою показників, а не індикаторами її статистичного стану (система може мати стабільно нестійке становище). Адже співвідношення позитивних і негативних зворотних зв'язків визначає характер розвитку соціально-економічної системи. Негативні зворотні зв'язки мають стабілізуючий характер та спрямовані на збереження сформованих структур й взаємозв'язків, в той час як позитивні зв'язки забезпечують сприйнятливості системи до нової інформації, її обмін енергією з зовнішнім середовищем.

На наш погляд, термін «сталий розвиток» характеризує тип економічного розвитку, що забезпечує відтворення обмежених ресурсів і якість економічного зростання. У зв'язку з цим доцільно відразу ж зазначити, що не правомірно ставити знак рівності між стійким зростанням і сталим розвитком. У першому випадку, з нашої точки зору, це означає чітко виражений вектор саме зростання в межах певних коливань його темпів, які мають позитивні (плюсові) значення. Друге ж передбачає не тільки позитивні значення зростання, але й його відсутність або навіть спад, які, однак, повинні перекриватися позитивними значеннями зростання. Отже, відмінність між стійким зростанням і сталим розвитком полягає в тому, що сталий розвиток допускає нульові й мінусові значення зростання, амплітуда циклічних коливань тут значно більше, ніж при

стійкому зростанні. Крім того, зростання – це кількісна зміна показників, а розвиток передбачає, в першу чергу, якісне перетворення (зміну) всієї системи, її перехід на якийсь новий якісний рівень.

Найбільш правильною, на наш погляд, є точка зору автора, який стверджує, що сталий розвиток – це безперервний процес задоволення потреб нинішнього і майбутніх поколінь. При цьому безперервність процесу необхідно розглядати як постійне зростання можливостей задовольняти потреби в тривалій перспективі, що можливо лише в тому випадку, якщо буде досягнутий баланс інтересів, гармонія між усіма підсистемами соціально-економічної системи [8, с. 27].

Задоволення людських потреб є основною метою сталого розвитку. Але одного економічного зростання недостатньо, оскільки високі рівні виробничої діяльності можуть співіснувати з широко поширеною бідністю і бути загрозою для навколишнього середовища. На нашу думку, сталий розвиток є, по суті, процесом змін, в якому експлуатація ресурсів, напрями інвестицій, орієнтація технологічного розвитку в гармонії з соціальним благополуччям й екологічною рівновагою підвищують цінність поточного і майбутнього потенціалу соціально-економічної системи. Таким чином, можна зробити наступні висновки: по-перше, стійкість системи виступає необхідною умовою її сталого розвитку; по-друге, втрата стійкості загрожує руйнуванням системи.

Висновки та пропозиції. Отже, дослідження підходів до визначення стійкості систем дозволяє зробити наступні принципові висновки. По-перше, стійкість є однією з найважливіших вимог розвитку системи по висхідній траєкторії. Якби радикальні зрушення не відбувалися в системі, стійкість, забезпечуючи її гнучкість і маневреність, не дає їй вийти за доступні межі коливань навколо траєкторії розвитку, що, відповідно, дозволяє уникнути великих втрат і непередбачених збурень.

По-друге, процес розвитку системи характеризується наявністю складного взаємозв'язку між явищами стійкості й мінливості. При цьому динамічна стійкість системи відносна, оскільки її розвиток здійснюється дискретно, шляхом проходження через кризові ситуації, що характеризуються станом нестійкості: система або реагує на зміни, що вносяться шляхом трансформації своєї структури, використовуючи власні адаптаційні можливості та не втрачаючи своєї первинної цілісності, або можливостей до адаптації недостатньо і система, подолавши деяку критичну межу, переходить на принципово іншу траєкторію розвитку. У першому випадку має місце еволюційний шлях структурних трансформацій системи, який є більш прийнятним для розвитку соціально-економічних систем, у другому – революційний. Тобто стійкість є необхідною умовою сталого розвитку системи в довгостроковій перспективі.

По-третє, у сфері теоретичного знання про процеси сталого розвитку умовно можна виділити три головних підходи в обґрунтуванні моделей сталого розвитку: ресурсний, біосферний, інтегративний. По-четверте, теорія сталого розвитку заснована на гармонізації соціальної, економічної та екологічної підсистем соціально-економічної системи, спрямована на пошук шляхів переходу системи на модель сталого розвитку, що забезпечує позитивний темп зростання можливостей задовольняти потреби сучасного і майбутніх поколінь та збереження навколишнього середовища.

Проблема сталості розвитку тісно пов'язана з національною безпекою. Розробка будь-якої програми еколого-економічної безпеки повинна будуватися, виходячи із загальної концепції переходу країни та її регіонів на шлях сталого розвитку. І це передбачає посилення ролі державного регулювання процесу сталого соціально-економічного розвитку.

ЛІТЕРАТУРА

1. Мельник Л.Г. Основи стійкого розвитку [Текст]: Навч. пос. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2006. – 383 с.
2. Вернадский В.И. Биосфера и ноосфера. – М.: Рольф, 2002. – 573 с.
3. Економічний словник [Текст] / Осовська Г.В., Юшкевич О.О., Завадський Й.С. – К.: Кондор, 2009. – 358 с.
4. Данилишин Б.М. Устойчивое развитие в системе природно-ресурсных ограничений [Текст] / Б.М. Данилишин, Л.Б. Шостак. – К.: СОПС України НАНУ, 1999. – 367 с.
5. Буркинський, Б. В. Економіко-екологічні основи регіонального природопольовання і розвитку [Текст] / Б.В. Буркинський, В.Н. Степанов, С.К. Харичков // ИПРЭИ НАН України. – Одеса: Фенікс, 2005. – 575 с.
6. Борщук Є.М. Основи теорії стійкого розвитку еколого-економічних систем: [монографія] / Є.М. Борщук. – Львів: Растр-7, 2007. – 435 с.
7. Герасимчук, З.В. Регіональна політика сталого розвитку: теорія, методологія, практика [Текст] / З.В. Герасимчук. – Луцьк: Надстир'я, 2008. – 528 с.
8. Попков В.В. Устойчивое экономическое развитие в условиях глобализации и экономики знаний: концептуальные основы теории и практики управления [Текст] / В.В. Попков. – М.: Экономика, 2007. – 295 с.
9. Цапівєва О.К. Сталый розвиток регіону: теоретичні основи та модель / О.К. Цапівєва // Проблеми сучасної економіки. 2010. – № 2(34). – С. 6–18.
10. Масловська, Л.Ц. Сталый розвиток продуктивних сил регіонів: теорія, методологія, практика [Текст] / Л.Ц. Масловська. – К.: КНЕУ, 2003. – 365 с.
11. Сталый розвиток промислового регіону: соціальні аспекти [Текст]: моногр. / О.Ф. Новікова, О.І. Амоша, В.П. Антонюк та ін.; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2012. – 534 с.

REFERENCES

1. Mel'nyk L.H. *Osnovy stiikoho rozvytku* [Principles of sustainable development]: Navch. pos. – Sumy: VTD «Universytets'ka knyha», 2006. – 383 s.
2. Vernadskyy V.Y. *Byosfera y noosfera*. [The biosphere and noosphere] – M.: Rol'f, 2002. – 573 s.
3. *Ekonomichnyy slovnyk* [Economic Dictionary] / Osovs'ka H.V., Iushkevych O.O., Zavads'kyu Y.S. – K.: Kondor, 2009. – 358 s.
4. Danylyshyn B.M. *Ustoychyvoe razvytie v systeme pryrodno-resursnykh ohranychenyi* [Sustainable development in the natural-resource constraints] / B.M. Danylyshyn, L.B. Shostak. – K.: SOPS Ukrainy NANU, 1999. – 367 s.
5. Burkynskyy, B. V. *Ekonomiko-ekolohicheskie osnovy rehyonal'noho prirodopol'zovanyia i razvytyia* [Economic and environmental foundations of regional nature and Development] / B.V. Burkynskyy, V.N. Stepanov, S.K. Kharychkov // YPREY NAN Ukrainy. – Odesa: Feniks, 2005. – 575 s.
6. Borschuk Ye.M. *Osnovy teorii stiikoho rozvytku ekoloho-ekonomichnykh system: monohrafiia* [Basic theory of sustainable development of ecological and economic systems] / Ye.M. Borschuk. – L'viv: Rastr-7, 2007. – 435 s.
7. Herasymchuk, Z.V. *Rehional'na polityka staloho rozvytku: teoriia, metodolohiia, praktyka* [Regional policy of sustainable development: theory, methodology, practice] / Z.V. Herasymchuk. – Luts'k: Nadstyr'ia, 2008. – 528 s.
8. Popkov V.V. *Ustoichivoe ekonomicheskoe razvitie v usloviakh hlobalyzatsii i ekonomiki znaniy: kontseptualnye osnovy teorii i praktiki upravleniia* [Sustainable economic development in the context of globalization and the knowledge economy: conceptual foundations of the theory and practice of management] / V.V. Popkov. – M.: Ekonomika, 2007. – 295 s.
9. Tsapiieva O.K. *Stalyi rozvytok rehionu: teoretichni osnovy ta model* [Sustainable regional development: theoretical foundations and model] / O.K. Tsapiieva // *Problemy suchasnoi ekonomiky*. 2010. – № 2(34). – S. 6–18.
10. Maslovs'ka, L.Ts. *Stalyi rozvytok produktyvnykh syl rehioniv: teoriia, metodolohiia, praktyka* [Sustainable development of the productive forces of the region: theory, methodology, practice] / L.Ts. Maslovs'ka. – K.: KNEU, 2003. – 365 s.
11. *Stalyi rozvytok promysloвого rehionu: sotsial'ni aspekty* [Sustainable development of industrial region: social aspects]: monogr. / O.F. Novikova, O.I. Amosha, V.P. Antoniuk ta in.; NAN Ukrainy, In-t ekonomiky prom-sti. – Donetsk, 2012. – 534 s.

УДК 336.717.01

*Надія Руцишин, к. е. н., доцент
(доцент кафедри банківської справи, Львівська комерційна академія)*

ФІНАНСОВІ РЕСУРСИ БАНКІВ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЇХ ФОРМУВАННЯ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

У статті висвітлено та узагальнено погляди науковців щодо сутності фінансових ресурсів банків. Наведено значення фінансових ресурсів у діяльності банків, банківської системи та економіки України. Окреслено та узагальнено підходи науковців щодо класифікації фінансових ресурсів банків.

Проаналізовано сучасні тенденції та особливості формування фінансових ресурсів банківської системи України за останніх п'ять років. Сформовано таблиці на основі даних Національного банку України і досліджено динаміку складу власних, залучених та позичених ресурсів банків України та дана оцінка темпу змін їхніх складових. На рисунках подано зміни в структурі фінансових ресурсів, власного, позиченого та залученого капіталу банків України та дана їх оцінка. Зроблено висновки за результатами дослідження та окреслено пропозиції щодо підтримання оптимального рівня складових ресурсного потенціалу банків України.

Ключові слова: фінансові ресурси банків, власний капітал банків, позичений капітал банків, залучений капітал банків.

*Надежда Руцишин, к. э. н., доцент
(доцент кафедры банковского дела, Львовская коммерческая академия)*

ФИНАНСОВЫЕ РЕСУРСЫ БАНКОВ И ОСОБЕННОСТИ ИХ ФОРМИРОВАНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

В статье освещены и обобщены взгляды ученых о сущности финансовых ресурсов банков. Приведены значения финансовых ресурсов в деятельности банков, банковской системы и экономики Украины. Определены и обобщены подходы ученых о классификации финансовых ресурсов банков.

Проанализированы современные тенденции и особенности формирования финансовых ресурсов банковской системы Украины за последние пять лет. Сформировано таблицы на основе данных Национального банка Украины и исследована динамика состава собственных, привлеченных и заемных ресурсов банков Украины и дана оценка темпа изменений их составляющих.

© Руцишин Н. М., 2014

На рисунках приведені зміни в структурі фінансових ресурсів, власного, позиченого та залученого капіталу банків України та дана їх оцінка. Сделані висновки по результатам дослідження та намічені пропозиції по підтриманню оптимального рівня складових ресурсного потенціалу банків України.

Ключевые слова: фінансові ресурси банків, власний капітал банків, позичений капітал банків, залучений капітал банків.

Nadiia Rushchyn, PhD

(Docent, Chair of Banking, Lviv Commercial Academy)

FINANCIAL RESOURCES OF BANKS AND THEIR FORMATION FEATURES IN MODERN CONDITIONS

The article highlights and summarizes the views of scientists about the nature of the financial resources of banks. The article deals with the theoretical aspects of the nature of financial resources of the bank. The values in the financial resources of banks, the banking system and economy of Ukraine are described. Scientific approaches for the classification of financial resources banks are outlined and summarized.

Current trends and characteristics of financial resources of the banking system of Ukraine for the past five years are analyzed. Several tables based on data from the National Bank of Ukraine are formed and the dynamics of own, involved and borrowed resources in Ukraine banks are studied, as well as the appreciation of their constituents changes rates is given. In the figures the changes in structure of financial resources of banks in Ukraine are displayed, while their evaluation is given as well. The scientific views on the nature of financial resources of banks are summarized. The research results are formulated into conclusions. Several proposals for sustaining resource potential optimal levels of Ukraine banks constituents are given.

Keywords: financial resources of banks, banks' own capital, borrowed capital of banks, involved capital of banks.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку вітчизняної економіки характеризується підвищенням вимог до банківської системи, яка повинна сприяти стійкому економічному зростанню та підвищенню конкурентоспроможності господарського комплексу в умовах поступової інтеграції у європейський та світовий економічний простір. Це обумовлене особливою роллю банків як провідних фінансових посередників, що забезпечують переміщення фінансових ресурсів між окремими регіонами, галузями господарства та суб'єктами економіки з метою задоволення їхніх потреб та запитів. Указані процеси вимагають від комерційних банків адекватного нарощування обсягів, оптимізації структури та вдосконалення організації ресурсної бази.

Достатня за обсягом та належним чином збалансована ресурсна база банків є важливою передумовою їхньої прибутковості, підтримки достатньої ліквідності та довіри з боку учасників ринку. Зміцнення ресурсної бази сприяє підвищенню можливостей банків у задоволенні поточних та інвестиційних потреб суб'єктів госпо-

дарування і домогосподарств у додаткових фінансових ресурсах. Разом з тим, у сучасних умовах фінансової кризи в Україні помітно загострились проблеми формування та використання ресурсів банків. Необхідність прискорення розвитку виробництва та обмеженість фондового ринку спричинили надто високий попит на банківські кредити, що, в свою чергу, вимагає нарощування банківських ресурсів. Однак низький рівень монетизації економіки, низька ефективність виробництва, недостатній життєвий рівень населення та слабка довіра до банківської системи істотно ускладнюють вирішення цієї задачі. Особливо гостро стоїть проблема формування довгострокових ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Істотний внесок у розвиток і вдосконалення теоретичних розробок і практичних рекомендацій щодо розкриття сутності фінансових ресурсів банку, здійснено такими авторами, як Алексеєнко М.Д., Васюренко О.В., Волохата К.О., Лаврушин О.І., Мараховська Т., Мороз А.М., Присяжнюк О.П., Шевцова М.Ю. та іншими. Дана проблематика досить складна, а тому є предметом дискусій та всебічного аналізу науковців та практиків.

Метою статті є висвітлення теоретичних підходів щодо сутності фінансових ресурсів банку, узагальнення класифікаційних ознак та розкриття їх значення, здійснення аналізу й оцінки сучасних тенденцій та особливостей формування фінансових ресурсів банківської системи України.

Виклад основного матеріалу дослідження. В економічній літературі не існує єдиного підходу до визначення суті фінансових ресурсів. Деякі вчені ототожнюють фінансові ресурси банку та банківські ресурси. Тому, для визначення поняття «фінансові ресурси банку» слід порівняти наукові думки вчених (рис. 1).

Збільшення обсягів банківських ресурсів, при одночасному використанні банками різноманітних видів рахунків, дозволяє підвищити рівень контролю та довіри учасників розрахункових операцій при здійсненні процесів оплати продукції, робіт, послуг споживачами, оптимізувати структуру грошового обігу шляхом збільшення частки безготівкових розрахунків, підвищувати стабільність та керованість курсу гривні, а також стимулювати використання пластикових карток при розрахунках, що відповідає завданням залучення до користування ними якнайбільшої кількості суб'єктів економіки [10, с.199]. Не менш важливе значення має ресурсна база банків для стабілізації банківської системи, підвищення рівня ліквідності і керованості комерційних банків, що створює важливі передумови для розвитку економіки країни.

Ресурси комерційних банків в Україні є важливим, якщо не провідним, джерелом інвестування економіки. Це обумовлене двома групами чинників. З одного боку, стабілізація економіки та підвищення добробуту економічних суб'єктів, при посиленні їх впевненості в сталості грошової одиниці та надійності банківської системи, сприяють зростанню заощаджень. З другого боку, вкрай низька розвиненість фондового ринку та низький рівень довіри до суб'єктів цього ринку, слабка правова захищеність інтересів кредиторів грошового ринку взагалі незначно впливають на фондовий ринок у спрямуванні заощаджень на інвестиційні потреби. В цих умовах найдієвішим механізмом такого спрямування виявилось банківське кредитування, передумовою якого є формування ресурсної бази, в т.ч. і за рахунок заощаджень [11, с.70].

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

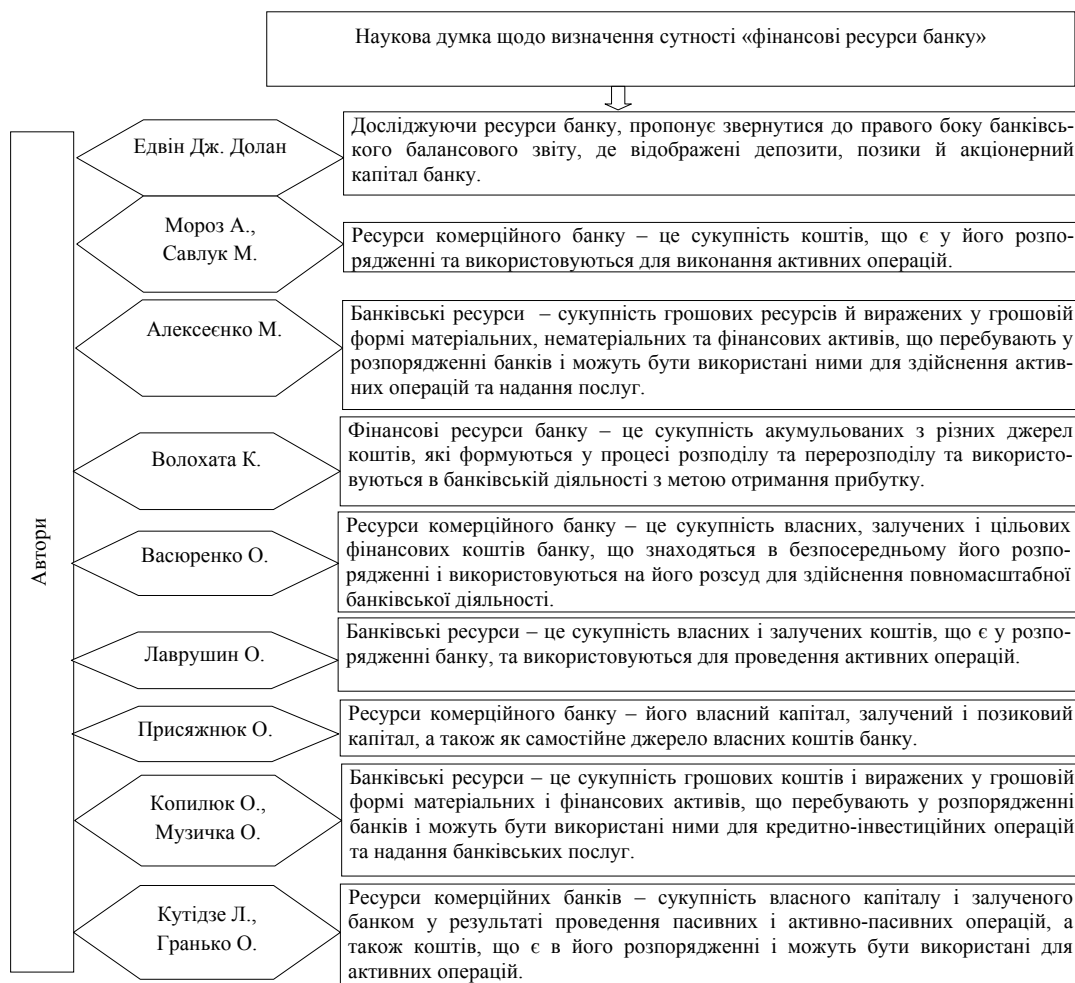


Рис. 1. Теоретичні підходи науковців щодо визначення сутності поняття «фінансові ресурси банку»

Джерело: складено на основі [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9]

Досліджуючи роль ресурсної бази банків доцільно виокремити макроекономічний та мікроекономічний аспект її значення (рис. 2). Даний поділ дозволяє відокремити різні прояви значення ресурсів банків, які тісно пов'язані між собою. Реалізація аспектів значення ресурсної бази, що розглядаються на макrorівні, сприяє формуванню засад сталого розвитку банківської системи країни та економіки в цілому. Це одночасно створює передумови для покращення проявів значення ресурсної бази комерційних банків на мікрорівні [11, с.70, с.73].

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

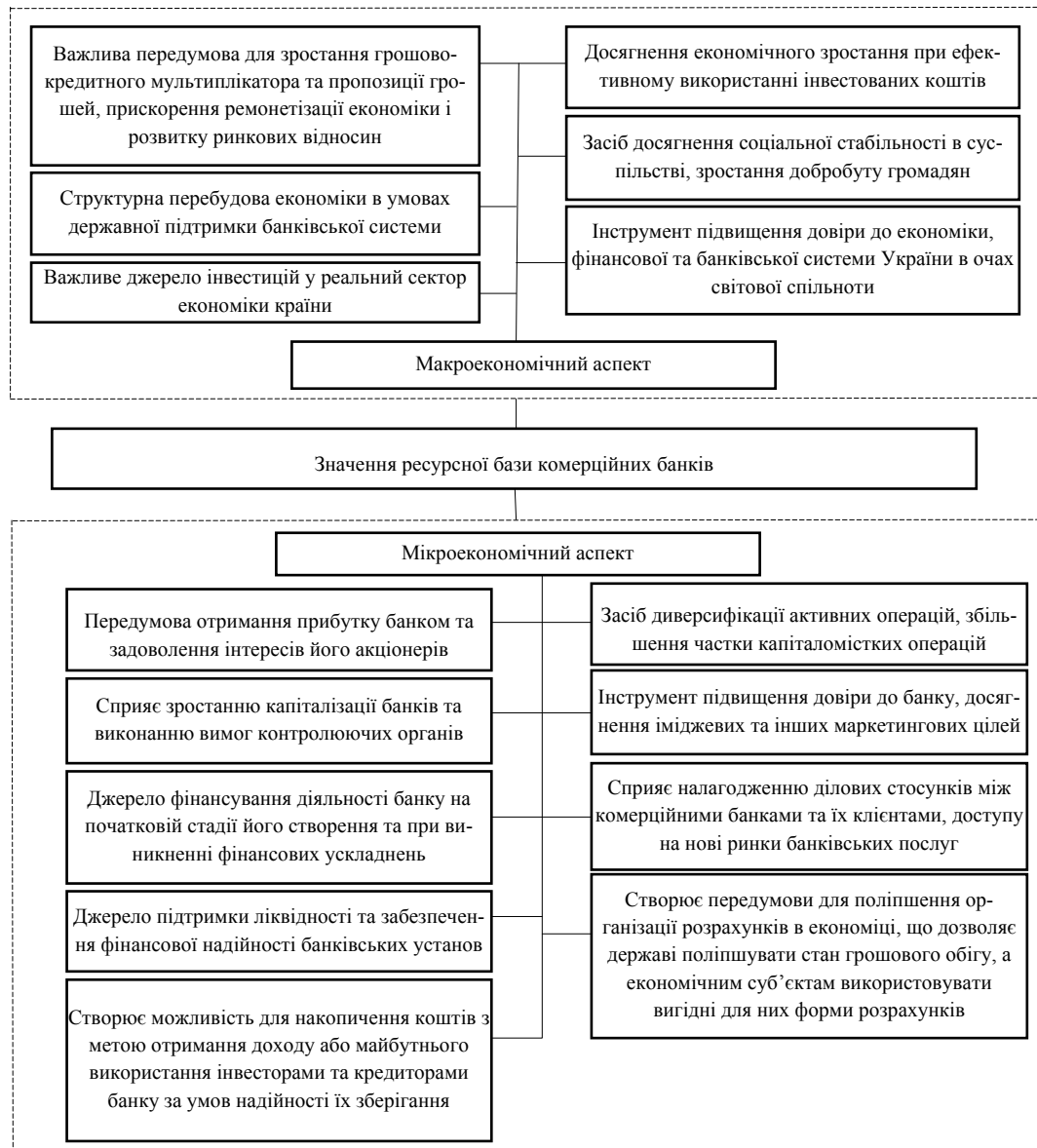


Рис. 2. Значення ресурсної бази комерційних банків

Джерело: складено на основі [11, с.70]

В економічній літературі не існує єдиного підходу до класифікації фінансових ресурсів банку. Такі вчені як Жуков Є.Ф., Кравцова Г.І., Лаврушин О.І. дотримуються думки, що при здійсненні банком тих чи інших операцій формуються такі види ресурсів: власні (статутний капітал банку, резервний та інші фонди банку, резерви на покриття різноманітних ризиків, нерозподілений прибуток) та залучені (кошти на поточних та інших рахунках клієнтів банку, кошти юридичних осіб, залучені у формі депозитів, кошти населення залучені у формі вкладів, кошти, отримані від інших банків та кредиторів) [6].

Власними джерелами банківських ресурсів є статутний капітал, сформований при створенні банку, і зароблений банком прибуток, що може перебувати в різних формах: у вигляді створених за рахунок прибутку фондів банків та нерозподіленого прибутку минулих років і звітного року і т.п.

Залучені ресурси можуть формуватися банками на депозитних і недепозитних засадах. До депозитів належать засоби, які розміщені в банку за бажанням клієнтів. Ресурси недепозитного характеру являють собою кошти, які залучаються до банку за його власною ініціативою. Залежно від умов залучення ресурсів депозитного характеру і можливості їх вилучення власником, депозити поділяються на термінові і до запитання.

Ресурси недепозитного характеру утворюються в банків у результаті випуску і продажу ними власних боргових цінних паперів (векселів, облігацій) або при купівлі ресурсів на міжбанківському ринку. В останньому випадку існують різні канали запозичення: від комерційних банків або від центрального банку.

Залежно від умов надання ресурсів Національним банком вони можуть бути цільовими і використовуватися банками для кредитування конкретних проектів та клієнтів або нецільовими, якими банки мають право розпоряджатися на власний розсуд [6, с. 110 – 115].

Деякі вчені класифікують банківські ресурси і за іншими ознаками, наприклад, за вартістю ресурсів, за впливом того чи іншого виду ресурсів на ліквідність і прибутковість банку [5, с. 89]. Беручи до уваги вартість ресурсів, Вовчак О. Д. виділяє три їх групи: безкоштовні, дешеві і дорогі. До першої групи ресурсів належить в основному частина власних коштів банку, джерелом яких є прибуток. Безкоштовними можуть бути також ресурси, що являють собою залишки по рахунках клієнтів, за якими не передбачене нарахування відсотків. Дешевими ресурсами, як правило, є депозити до запитання. До дорогих можна зарахувати строкові депозити і ресурси, куплені на міжбанківському ринку [12, с. 56].

Вчені Волохата К. О. та Волохата В. Є. залучені ресурси, в свою чергу, поділяють за типами клієнтів: банки, юридичні особи, фізичні особи [4, с. 148].

Такі вчені як Версаль Н. І. та Шевцова М. Ю. за джерелами формування поділяють фінансові ресурси на стартові та створені в процесі діяльності банку. До стартових ресурсів належить статутний капітал, а до створених в процесі діяльності – залучені кошти та нерозподілений прибуток [13, с.162]. Така класифікація враховує час створення фінансових ресурсів, проте не акцентує увагу на характері залучення фінансових ресурсів.

У свою чергу деякі вчені на чолі із Землячовим С.В. розподіляють ресурсну базу банку на постійну частину, тобто ресурси, що постійно знаходяться у розпорядженні банку та можуть вилучатися тільки при його ліквідації або реорганізації (кошти статутного фонду) і тимчасову частину, тобто ресурси, що знаходяться у розпорядженні банку протягом визначеного терміну (залучені і запозичені кошти) [11, с. 69]. Дана класифікація дозволяє визначити ступінь сталості ресурсної бази банку та вжити заходів для підвищення його фінансової міцності.

Найпоширенішою в економічній літературі є класифікація фінансових ресурсів банку за характером їх залучення: власні, позичені та залучені. Прихильниками даного підходу є такі науковці як Присяжнюк О. П., Хаб'юк О. та ін [7]. Поряд з тим, фінансові ресурси банку поділяють за можливістю прогнозування їхнього розміру. При цьому виділяють ресурси, що піддаються прямому (фонди банку і нерозподілений прибуток) і непрямому прогнозуванню (кошти в розрахунках, залиш-

ки тимчасово вільних коштів на розрахункових рахунках підприємств і організацій, деякі інші джерела банківських ресурсів). Проте, ці підходи до класифікації розглядають джерела формування фінансових ресурсів лише за однією ознакою. Для всебічного уявлення сформовано інтегральну класифікацію джерел формування фінансових ресурсів банківських установ (рис. 3).

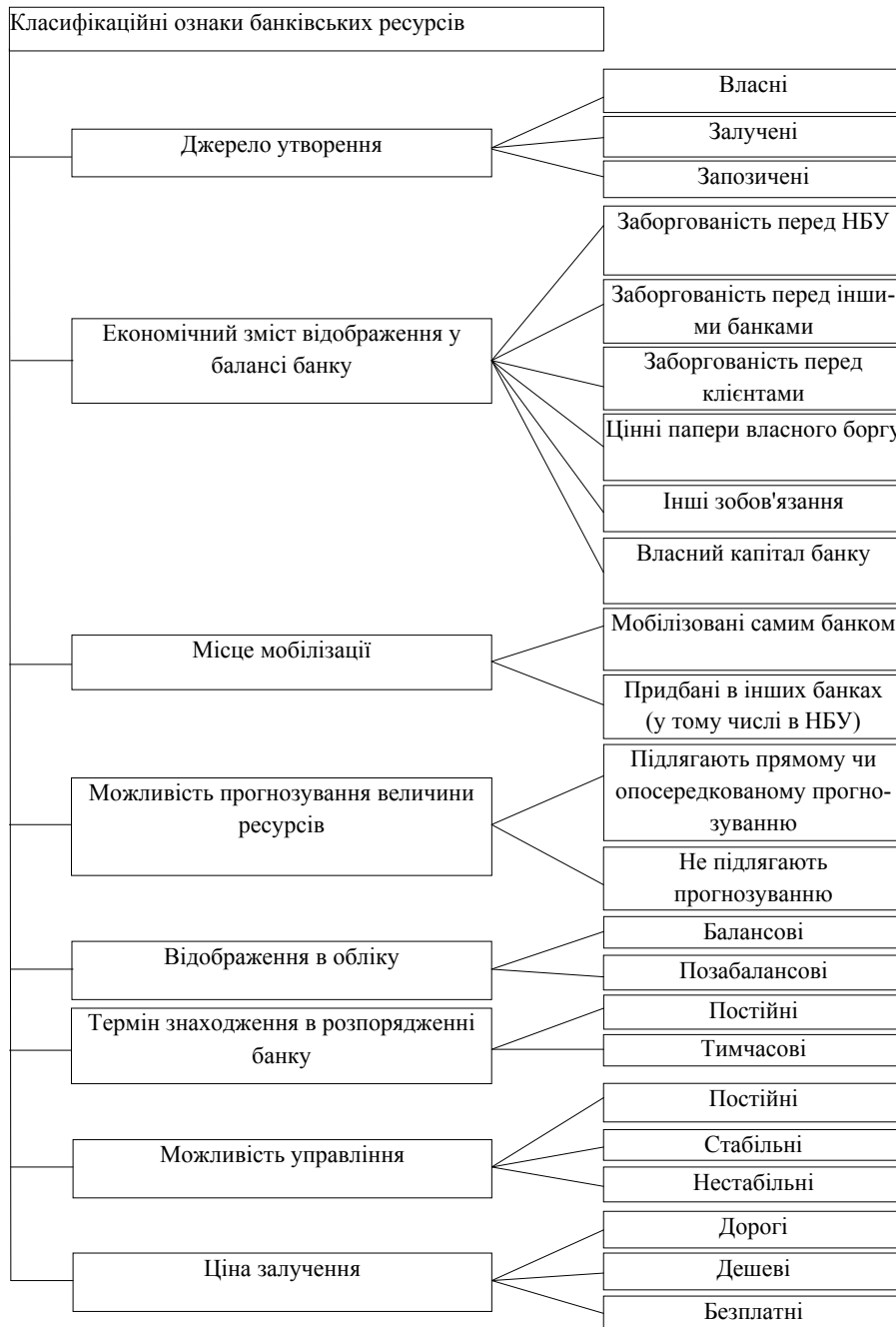


Рис. 3. Класифікація фінансових ресурсів банку

Джерело: складено на основі [12]

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таким чином узагальнена класифікація є систематизованою та охоплює різні джерела формування фінансових ресурсів, що дозволяє простежити причинно-наслідкові зв'язки у процесі формування фінансових ресурсів банків та здійснити відповідні заходи щодо збільшення обсягів таких ресурсів.

Фінансові ресурси банків відіграють важливу роль у їх функціонуванні і досягненні своїх стратегічних завдань та цілей. Тому їх аналіз є вкрай необхідним в першу чергу для прийняття виважених управлінських рішень для досягнення цих цілей. Безумовно, управлінські рішення не базуються тільки на результатах аналізу фінансових ресурсів, вони також опираються на результати загального аналізу банків, складовою якого є аналіз його фінансових ресурсів, а також на результати аналізу навколишнього економічного середовища, переваг та особливостей конкурентів і поточної ситуації на ринку банківських послуг. Структура фінансових ресурсів банків України характеризується такими даними (табл. 1):

Таблиця 1. Динаміка складу фінансових ресурсів банків України за 2009 – 2013 рр., тис. грн

Показники	На 01.01.2010 р.	На 01.01.2011 р.	На 01.01.2012 р.	На 01.01.2013 р.	На 01.01.2014 р.	Відхилення (+, -), 2013/2009 р.	Темп змін 2013/2009 р. рази
Фінансові ресурси банків України	873449574	942083994	1054272287	1127179379	1277508651	404059077	1,5
1.Зобов'язання банків України, в т.ч.:	753241949	804358877	898785345	956983118	1084909687	331667738	1,4
1.1. Залучений капітал банків України	397139236	482456388	559910290	630344767	747310048	350170812	1,9
а. Позичений капітал банків України	318707155	295011396	292531601	257971998	261206935	-57500220	0,8
1.3. Інші зобов'язання банків України	37388656	26891073	46343447	68666352	76392703	39004047	2,0
3. Власний капітал банків України	120207619	137725113	155486926	170196262	192598964	72391345	1,6

Джерело: складено на основі [14]

За останні п'ять років банки України значно розширили масштаби своєї діяльності. Фінансові ресурси банків України збільшились на 404 059 077 тис. грн, або у 1,5 раза. Їхній обсяг на 01.01.2014 р. склав 1 277 508 651 тис. грн, а на 01.01.2010 р. – 873 449 574 тис. грн. Основною складовою фінансових ресурсів банків України є зобов'язання, які складаються із залученого та позиченого капіталу і становлять близько 85 – 90 % загального обсягу ресурсів, що в цілому відповідає світовій банківській практиці. Зобов'язання банків за аналізований період зросли на

331 667 738 тис. грн, або в 1,4 раза, в тому числі залучені ресурси становили 397 139 236 тис. грн на 01.01.2010 р. і збільшили обсяг до суми 747 310 048 тис. грн на 01.01.2014 р., в 1,9 разів, проте позичені ресурси зменшились на 57 500 220 тис. грн і на 01.01.2014 р. склали 261 206 935 тис. грн, тобто на 16,1%. Отже, значну частину у структурі зобов'язань складають залучені кошти банку. Інші зобов'язання банків України за досліджуваний період збільшились з 37 388 656 тис. грн станом на 01.01.2010 р. до 76 392 703 тис. грн, тобто на 39 004 047 тис. грн або в 2,0 рази, разом з тим питома вага також збільшилась на 1,7%.

Динаміка структури фінансових ресурсів банків України за 2009 – 2013 рр. зображена на рис. 4.

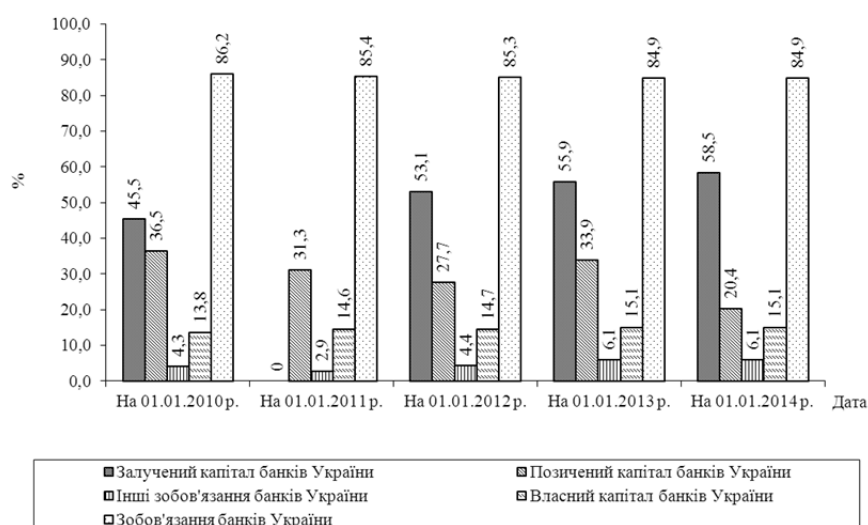


Рис. 4. Динаміка структури фінансових ресурсів банків України за 2009 – 2013 рр. Джерело: складено на основі [14]

Власний капітал банків України за 2009 – 2013 рр. збільшився на 72 391 345 тис. грн або в 1,6 раза, і станом на 01.01.2014 р. становив 192 598 964 тис. грн.

Питома вага зобов'язань банків України у загальних джерелах формування фінансових ресурсів знизилась з 86,2% на 01.01.2010 р. до 84,9% на 01.01.2014 р., це свідчить про вплив коштів з банківської системи країни. Причиною стало зменшення показників у структурі позиченого капіталу і протягом аналізованого періоду їх частка мала тенденцію до зниження на 16,0%. За досліджуваний період спостерігається поступове зростання питомої ваги власного капіталу в загальній сукупності фінансових ресурсів банків України з 13,8% на 01.01.2010 р. до 15,1% на 01.01.2014 р.

Таким чином, ризики, які викликані фінансовою кризою та нестабільною економічною ситуацією в країні, покриваються зростанням власного капіталу.

Динаміку фінансових ресурсів найбільших банків I групи за розміром активів наведено в табл. 2, серед яких значну частку займає ПАТ «Приватбанк». За останні 5 років розмір фінансових ресурсів збільшився лише в ПАТ КБ «Приватбанк» на 128 424 726 тис. грн, АТ «Ощадбанк» на 43641511 тис. грн, АТ «Укресімбанк» на 37 152 165 тис. грн. По решті банків з I групи, фінансові ресурси за аналізований

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

період зменшили свій обсяг, а саме ПАТ «Райффайзен Банк Аваль» знизив суму на 10 587 902 тис. грн та ПАТ «Укрсоцбанк» на 600 230 тис. грн.

Таблиця 2. Динаміка фінансових ресурсів банків України та деяких банків І групи за розміром активів 2009 – 2013 рр., тис. грн

Показники	На 01.01.2010 р.	На 01.01.2011 р.	На 01.01.2012 р.	На 01.01.2013 р.	На 01.01.2014 р.	Відхилення (+, -), 2013р./2009р.	Темп змін 2013р./2009р. рази
Фінансові ресурси банків України	873449574	942083994	1054272287	1127179379	1277508651	404059077	1,5
у тому числі:							
1) Приватбанк	86066131	113437222	145118473	172428712	214490857	128424726	2,5
2) Ощадбанк	59926579	59019133	73968478	85995536	103568090	43641511	1,7
3) Укрексімбанк	57196892	73171643	75103435	87948878	94349057	37152165	1,6
4) Райффайзен Банк Аваль	54048003	55100385	51347408	47694486	43460101	-10587902	0,8
5) Укрсоцбанк	43656898	41603497	40206926	38829858	43056668	-600230	1,0

Джерело: складено на основі [14]

Динаміка структури фінансових ресурсів банків України, у т. ч. банків І групи за розміром активів за 2009 – 2013 рр. зображена на рис. 5. За аналізований період питома вага ПАТ КБ «Приватбанк» у структурі фінансових ресурсів України у 2009 р. склала 9,9%, а до кінця 2013 р. зросла на 6,9% і склала 16,8%. Темп змін ресурсної бази АТ «Ощадбанк» протягом останніх п'ять років зріс майже у 1,7 раза, завдяки позитивній динаміці в обсягах фінансових ресурсів банку з 59 926 579 тис. грн. до 103 568 090 тис. грн. Сума фінансових ресурсів АТ «Укрексімбанк» збільшилась на 37 152 165 тис. грн, а питома вага у складі фінансових ресурсів банків України зросла на 0,8%.

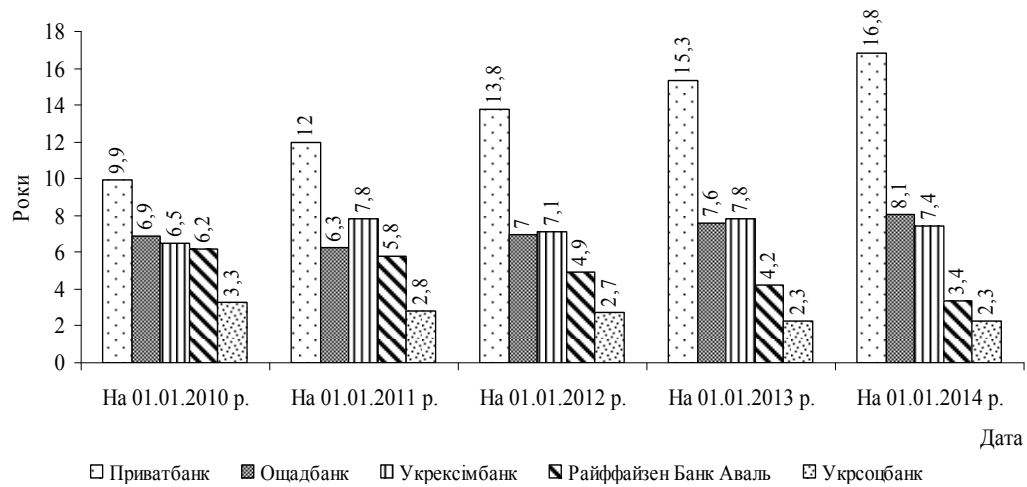


Рис. 5. Динаміка структури фінансових ресурсів банків України, у т. ч. банків І групи за розміром активів за 2009 – 2013 рр.

Джерело: складено на основі [14, 15]

Спостерігаючи за змінами в ПАТ «Райффайзен Банк Аваль», видно, що ресурсний потенціал банку зменшився з 54 048 003 тис. грн станом на 01.01.2010 р. до 43 460 101 тис. грн на 01.01.2014 р. ПАТ «Укрсоцбанк» як один із числа найбільших банків І групи за розміром активів, за аналізований період, знизив свою частку в структурі фінансових ресурсів українських банків з 3,3% до 2,3%.

Власний капітал є одним із найважливіших показників діяльності банків, основним призначенням якого є покриття негативних наслідків різноманітних ризиків, які банки беруть на себе в процесі своєї діяльності, забезпечення фінансової стійкості, стабільної та захисту вкладів. Склад власного капіталу банків України за 2009 – 2013 рр. відображено в табл. 3.

Із даних табл. 3 видно, що сума статутного капіталу банків України на 01.01.2014 р. зросла на 64789951 тис. грн, порівняно з 01.01.2010 р. Поряд з тим, емісійні різниці на 01.01.2014 р. збільшились на 7 383 831 тис. грн, порівняно з початком 2010 р.

За аналізований період спостерігається незначне, підвищення частки незареєстрованих внесків до статутного капіталу – в 8,03 раз. Проте, за весь досліджуваний період спостерігається непокритий збиток в банках України, який найбільшого значення досяг на 01.01.2012 р. 51552459 тис. грн., однак на кінець 2013р. він дещо зменшився і склав 46913481 тис. грн. Дана тенденція пов'язана з фінансово-економічною кризою в державі.

Динаміка структури власного капіталу банків України за 2009-2013рр. зображена на рис. 6. За досліджуваний період частка статутного капіталу зросла за на 3,63% (з 99,15% на 01.01.2010 р. до 95,52% на 01.01.2014р.), однак відбулось зменшення частки непокритого збитку з -25,65 % на 01.01.2010 р. до -24,36% на 01.01.2014 р. Поряд із цим, спостерігаємо значне зниження частки резервних та інших фондів банку на 6,62% і на 01.01.2014 р. вони склали 6,45% та незначне зменшення резервів переоцінки – з 8,19% станом на 01.01.2010 р. до 6,45% станом на 01.01.2014 р.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 3. Динаміка складу власного капіталу банків України за 2009 – 2013 рр., тис. грн

Показники	На 01.01.2010 р.	На 01.01.2011 р.	На 01.01.2012 р.	На 01.01.2013 р.	На 01.01.2014 р.	Відхилення (+, -), 2013р./2009р.	Темп змін 2013р./ 2009р., рази
Усього власний капітал у тому числі:	120207619	137725113	155486926	170196262	192598964	72391345	-
1. Статутний капітал	119188503	145857209	171864665	176238831	183978454	64789951	-3,63
2. Емісійні різниці	6291971	8151700	9204330	11693581	13675802	7383831	1,85
3. Незареєстровані внески до статутного капіталу	-2931	-20243	-23737	876242	15444080	15441149	8,03
4. Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	-30830148	-41646122	-51552459	-50947120	-46913481	-16083333	-1,28
5. Резервні та інші фонди банку	15712303	13011792	12024640	19226709	12415165	-3297138	-6,62
6. Резерви переоцінки	9847921	12370777	13969483	13108021	13998943	4151022	-0,92

Джерело: складено на основі [14]

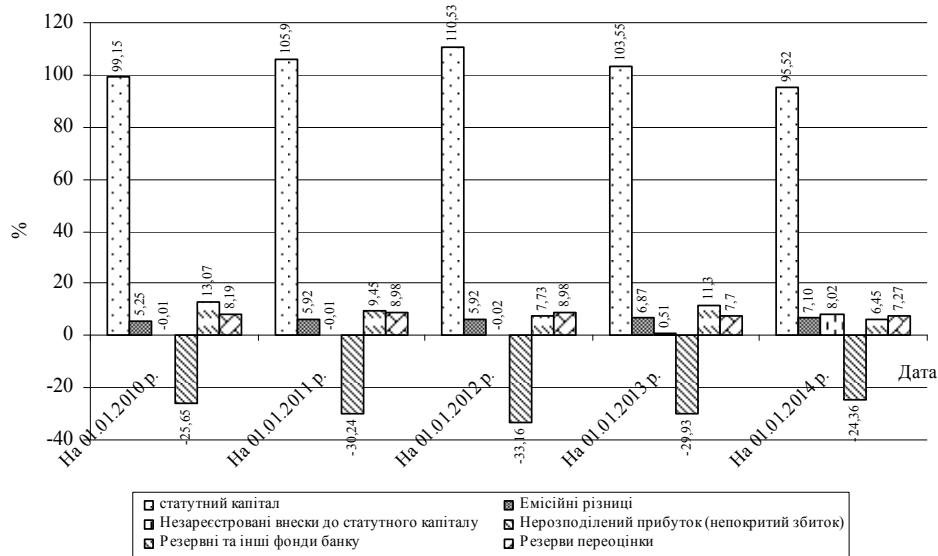


Рис. 6. Динаміка структури власного капіталу банків України за 2009 – 2013 рр.
Джерело: складено на основі [14]

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Розглянемо зміни в складі залучених ресурсів банків України протягом 2009 – 2013 рр. в розрізі депонентів (табл. 4). Аналіз складу залучених фінансових ресурсів банку дає можливість оцінити значимість кожного із джерел формування.

Таблиця 4. Динаміка складу залучених ресурсів банків України за 2009-2013 рр., тис. грн

Показники	На 01.01.2010 р.	На 01.01.2011 р.	На 01.01.2012 р.	На 01.01.2013 р.	На 01.01.2014 р.	Відхилення (+, -), 2013р./2009р.	Темп змін 2013р./2009р. рази
1. Депозити юридичних осіб	136094327	164371646	214363498	227725028	261021859	124927532	1,9
2. Депозити фізичних осіб	213541657	275074581	310545376	369906236	441892374	228350717	2,1
3. Інші залучені кошти	47503252	43010161	35001416	32713503	44395816	-3107436	0,9
Усього залучені ресурси банків України	397139236	482456388	559910290	630344767	747310048	350170812	1,9

Джерело: складено на основі [14]

У складі залучених ресурсів банку за останні п'ять років склалися такі тенденції. По-перше, протягом аналізованого періоду спостерігалася збільшення обсягів депозитів фізичних осіб з 213 541 657 тис. грн на 01.01.2010 р. до 441 892 374 тис. грн на 01.01.2014 р., або у 2,1 раза, тобто вклади населення почали відігравати вагомую роль у формуванні фінансових ресурсів банку.

По-друге, закріпилася тенденція до збільшення коштів юридичних осіб у структурі ресурсів банків, які за останні п'ять років зросли на 124 927 532 тис. грн і на 01.01.2014 р. склали 261 021 859 тис. грн, що також позитивно вплинуло на формування фінансових ресурсів банків України.

Збільшення частки депозитів фізичних осіб та стабільна частка депозитів юридичних осіб призводить до розширення можливостей у здійсненні активних операцій. Інші залучені кошти склали незначну частку у складі залучених ресурсів банку за 2009 – 2013 рр. і на 01.01.2014 р. їхня частка склала 5,9% (рис. 7).

Проте зменшення інших залучених коштів не вплинуло на загальну тенденцію залучених ресурсів банків.

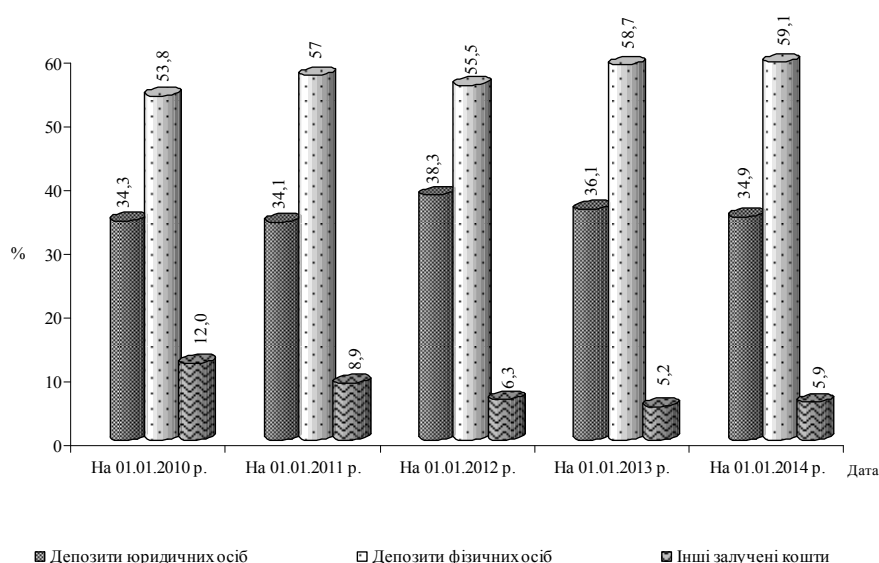


Рис. 7. Динаміка структури залучених ресурсів банків України за 2009 – 2013 рр.

Джерело: складено на основі [14]

Наступною складовою зобов'язань банків України є позичений капітал. У табл. 5. наведені зміни, що відбулись у складі позиченого капіталу за 2009 – 2013 рр. У загальній структурі позиченого капіталу банків України на кінець 2009 р. найбільшу частку становили кошти банків – 86,1% (рис. 8). Однак за аналізований період вони зменшились з 274 300 457 тис. грн на 01.01.2010 р. до 208 853 911 тис. грн на 01.01.2014 р., тобто на 65 446 546 тис. грн (в 0,8 раза), при цьому їхня частка також зменшилась на 6,1%.

Таблиця 5. Динаміка складу позичених ресурсів банків України за 2009-2013 рр., тис. грн

Показники	На 01.01.2010 р.	На 01.01.2011 р.	На 01.01.2012 р.	На 01.01.2013 р.	На 01.01.2014 р.	Відхилення (+, -), 2013/2009 р.	Темп змін 2013/2009 р., рази
1. Кошти банків	274300457	249518874	250263969	213709791	208853911	-65446546	0,8
2. Боргові цінні папери, емітовані банками	13487963	9077559	7344773	11037858	12702096	-785867	0,9
3. Субординований борг	30918735	36404098	34922859	33224349	39650929	8732194	1,3
Усього позичені ресурси банків України	318707155	295011396	292531601	257971998	261206935	-57500220	0,8

Джерело: складено на основі [14]

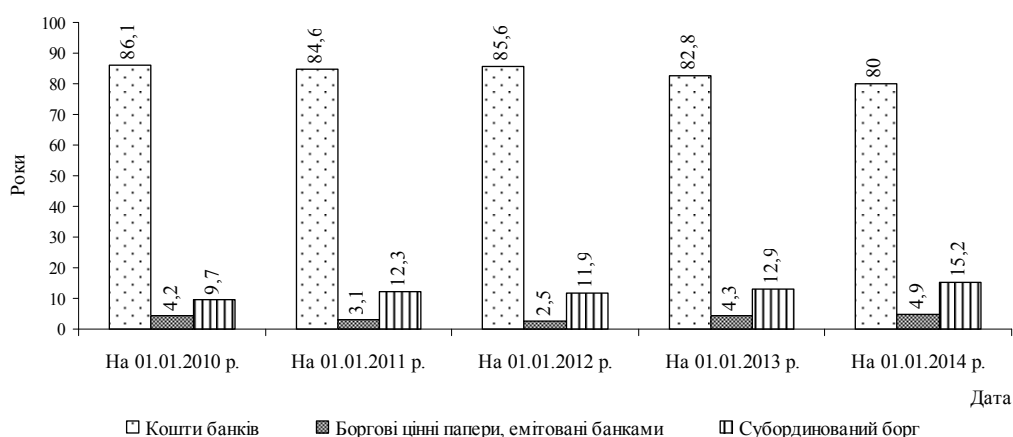


Рис. 8. Динаміка структури позичених ресурсів банків України за 2009 – 2013 рр.
Джерело: складено на основі [14]

Суббординований борг за 2009 – 2013 рр. збільшився на 8 732 194 тис. грн, тобто у 1,3 раза і також збільшилася питома вага в загальній сукупності позиченого капіталу банків України на 5,5%. Сума боргових цінних паперів, емітованих банками зменшилась на 785 867 тис. грн і на 01.01.2014 р. становила 12 702 096 тис. грн, проте їхня частка зросла на 0,7%.

Отже, залучений та позичений капітал банків України є основою його функціонування та фундаментом здійснення активних операцій.

Висновки та пропозиції. Фінансові ресурси банку як грошові ресурси формуються за рахунок власних, залучених і запозичених джерел та використовуються у банківській діяльності. Трагування банківських фінансових ресурсів визначається специфікою діяльності банківських установ, які, з одного боку виступають як фінансові інститути, що беруть участь у перерозподілі фінансових ресурсів, а з іншого – як суб'єкти господарювання, які використовують фінансові ресурси у своїй діяльності. Разом з тим, фінансові ресурси відіграють в діяльності банківських установ визначальну роль, бо саме від їхнього стану залежить успішність банківської діяльності та розвиток банківської системи України в цілому.

Банківські ресурси класифікують за джерелами утворення, за економічним змістом відображення у балансі, за місцем мобілізації, за можливістю прогнозування величини ресурсів, за відображенням в обліку, за терміном знаходження в розпорядженні банку, за можливістю управління, за ціною залучення, що дозволяє простежити причинно-наслідкові зв'язки у процесі формування фінансових ресурсів банків та здійснити відповідні заходи щодо збільшення обсягів таких ресурсів.

Аналіз складу та структури фінансових ресурсів банків дає можливість оцінити роботу банків щодо залучення нових джерел коштів. При формуванні залучених коштів банк має дуже обережно підходити до різноманітних джерел, оскільки майже всі залучені і позичені кошти є платними для банку. Залучені і запозичені кошти банків є одночасно їх кредитними ресурсами, тому доцільно залучати таку суму коштів, яку в подальшому можна розмістити в активах як кредити. Значне перевищення залучених коштів над кредитами може призвести до збитковості кредитних операцій банку, тому потрібно підтримувати на оптимальному рівні склад фінансових ресурсів банків з метою уникнення негативних наслідків.

ЛІТЕРАТУРА

1. Долан Э. Дж. Деньги. Банковское дело и денежно-кредитная политика / Э. Дж. Долан ; пер. с англ. В. Лукашевича и др. ; под общ. ред. В. Лукашевича, М. Ярцева. – СПб. : «Санкт-Петербург оркестр», 1996. – 496 с
2. Мороз А.М. Банківські операції: підручн. / [А.М. Мороз, М.І. Савлук, М.Ф. Пуховкіна та ін.]; За ред. д-ра екон. наук, проф. А.М. Мороза. – К.: КНЕУ, 2010. – С. 384 .
3. Алексєнко М. Д. Капітал банку: питання теорії і практики: [монографія] / М. Д. Алексєнко. – К. : КНЕУ, 2012. – 276 с.
4. Волохата К.О. Сутність і значення ресурсної бази банків / К. О. Волохата // Вісник Університету банківської справи Національного банку України. – 2011. – № 1. – С. 147 – 154.
5. Васюренко О.В. Економічний аналіз діяльності комерційних банків: навч. посібник / О.В. Васюренко, К.О. Волохата. – К.: Знання, 2006. – 463 с.
6. Лаврушин О.І. Формування фінансових ресурсів комерційних банків / О.І. Лаврушин, С.Л. Коваль // Фінанси України. – 2011. – №7. – С. 110 – 115.
7. Присяжнюк О.П. Джерела формування та зміцнення ресурсної бази комерційних банків в Україні. / О.П. Присяжнюк // Проблеми та перспективи розвитку банківської системи України : зб. наук. праць. – 2011. – №31. – Режим доступу до журн. : http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pprbsu/2011_31/11_31_27.pdf.
8. Копилюк О. І. Банківські операції : навч. посібник / О. І. Копилюк, О. М. Музичка. – К. : Центр учбової літератури, 2012. – 536 с.
9. Кутідзе Л.С. Структура залучення фінансових ресурсів комерційним банком: фінансових ресурсів комерційним банком / Л.С. Кутідзе, О.А. Гранько // Економічний простір. – 2009. – №23/2. – С. 131 – 139.
10. Нескорородева І.І. Дослідження сутності фінансових ресурсів банку / І.І. Нескорородева, Ю.І. Єфімова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 38. – С. 199 – 203.
11. Землячов С.В. Сутність, джерела формування та значення ресурсної бази комерційних банків [Електронний ресурс] / С.В. Землячов // Офіційний сайт Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського. – Режим доступу / <http://www.nbuv.gov.ua>.
12. Вовчак О.Д. Кредит і банківська справа: підручн. / О.Д. Вовчак, Н.М. Руцишин, Т. Я. Андрєйків – К.: Знання, 2008.– 564 с.
13. Шевцова М. Ю. Оптимізація формування ресурсної бази банку / М. Ю. Шевцова, Г.Е. Бурчак // Вісник Днепропетровського університету. Серія «Економіка». – 2011. – № 5(3). – С. 161 – 170.
14. Офіційний сайт Національного банку України [Електронний ресурс] – Режим доступу / <http://www.bank.gov.ua>.
15. Офіційний сайт Національного рейтингового агентства «Рюрік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://turik.com.ua>.

REFERENCES

1. Dolan Ye. Dzh. Dienhi. *Bankovskoe delo i denezhno-kreditnaia politika* [Money. Bank Business and monetary-credit Policy] / Ye. Dzh. Dolan; per. s anhl. V. Lukashevycha I dr. ; pod obshch. Red. V. Lukashevycha, M. Iartseva. – SPb.: «Sankt-Peterburh orkestr», 1996. – 496 p.
2. Moroz A.M. *Bankivski operatsii: pidruchn.* [Banking operations: textbook.] / [A.M. Moroz, M.I. Savluk, M.F. Pukhovkina ta in.]; Za red. d-ra ekon. nauk, prof A.M. Moroza. – K.: KNEU, 2010. – P. 384.
3. Alekseienco M.D. *Kapital banku: pytannia i praktyky* [Capital Bank: theory and practice: a monograph]: monohrafiia / M.D. Alekseienco. – K.: KNEU, 2012. – 276 p.
4. Volokhata K.O. *Sutnist I znachennia resursnoi bazy bankiv* [The essence and importance of banks' resources] / K.O. Volokhata // *Visnuk Universitetu bankivskoi spravy Natsionalnoho banku Ukrainy*. – 2011. – № 1. – P. 147 – 154.
5. Vasiurenko O.V. *Ekonomicnyi analiz diialnosti komertsiiynkh bankiv: navgh. posibnyk* [Economic analysis of commercial banks: textbook] / O.V. Vasiurenko, K.O. Volokhata. – K.: Znannia, 2006. – 463 p.
6. Lavrushyn O.I. *Formuvannia finansovyh resursiv komertsiiynkh bankiv* [Formation of funds of commercial banks] / O.I. Lavrushyn, S.L. Koval // *Finansy Ukrainy*. – 2011. – № 7. – P. 110 – 115.
7. Prysiazhniuk O.P. *Dzherela formuvannia ta zmitsnennia resursnoi bazy komertsiiynkh bankiv v Ukraini* [Sources of strengthening and resource base of commercial banks in Ukraine] / O.P. Prysiazhniuk // *Problemy*

ta perspektyvy rozvytku bankivskoi systemy Ukrainy: zb. Nauk. Prats. – 2011. – №31. – Rezhym dostupu do zhurn.: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/pprbsu/2011_31/11_31_27.pdf.

8. Kopyliuk O.I. *Bankivski operatsii: navch. posibnyk* [Banking operations: textbook] / O.I. Kopyliuk, O.M. Muzychka. – K. : Tsentri uchbovoi literatury, 2012. – 536 p.

9. Kutidze L.S. *Struktura zaluchennia finansovykh resursiv komertsiiym bankom* [Structure of attracting financial resources by commercial bank] / L.S. Kutidze, O.A. Hranko // *Ekonomichnii prostir.* – 2009. – №23/2. – P. 131 – 139.

10. Neskoriadiya I.I. *Doslidzhennia sutnosti finansovykh resursiv banku* [Research for nature of the financial resources of the bank] / I.I. Neskoriadiya, Iu.I. Iefimova // *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti.* – 2012. – № 38. – P. 199 – 203.

11. Zemliachov S.V. *Sutnist, dzherela formuvannia ta znachennia resursnoi bazy komertsiiynykh bankiv* [The essence of the sources of formation and significance of the resource base of commercial banks Elektronnyi resurs] / S.V. Zemliachov // Ofitsiiniy sait Natsionalnoi biblioteki Ukrainy imeni V.I. Vernadskoho. <http://www.nbu.gov.ua>.

12. Vovchak O.D. *Kredyt i bankivska sprava: pidruchn.* [Credit and Banking, textbook] / O.D. Vovchak, N.M. Rushchysyn, T.Ia. AndreiKiev – K.: Znannia, 2008. – 564 p.

13. Shevtsova M.Iu. *Optymizatsiia formuvannia bazy banku* [Optimization of formation of the resource base of the bank] / M.Iu. Shevtsova, H.E. Burchak // *Visnyk Dnipropetrovskoho universitetu. Seriia «Ekonomika».* – 2011. – № 5(3). – P. 161 – 170.

14. *Ofitsiiniy sait Natsionalnogo banku Ukraini* [The official site of the National Bank of Ukraine] <http://www.bank.gov.ua>

15. *Ofitsiiniy sait Natsionalnogo reitynhovoho ahenstva "Rurik"* [The official site of the National rating agency «Rurik»] <http://rurik.com.ua>.

UDK 330.115: 388,656

*Viktoria Tvoronovych, Ph.D. in Economics, Docent,
(Professor of Economics of Enterprise Chair, State Economy and Technology
University of Transport)*

MODELLING AND PREDICTION OF RISK FOR TRANSPORT COMPANIES

The methods of modelling and prediction of risk as possible directions to increase the stability and sustainable development of transport enterprises of Ukraine are determined. The basic modelling techniques which should be used in solving these problems are determined as well.

Keywords: mathematical modelling, prediction of risks, uncertainty in the economy, competitiveness increasing, financial stability.

*Вікторія Творонович, к. е. н., доцент
(професор кафедри економіки та підприємництва,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

МОДЕЛЮВАННЯ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ РИЗИКІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ТРАНСПОРТУ

В умовах конкуренції прийняття рішень на підприємствах залізничного транспорту завжди пов'язане з ризиком. Підприємство може мати значні втрати коштів, вкладених у розвиток, якщо потенційні замовники звернуться до інших підприємств. Крім того, фактичні обсяги перевезень можуть відхилитися від рівня плану через різкі зміни динаміки попиту на транспортні послуги, зміни у структурі перевезень.. Компенсація таких змін можлива за рахунок створення резервів, але необхідним є ефективне поєднання математичних і евристичних методів обліку та управління ризиками.

Важливими методами оцінки ризиків є економіко-математичне моделювання. Дані методи припускають графічну побудову варіантів рішень, які можуть бути прийняті. Головне у застосуванні цих методів – правильний вибір моделі, зважаючи на конкретну ситуацію. Досить перспективною є імітаційне моделювання фінансового ризику підприємства. Майже кожне підприємство має можливість змоделювати свій фінансовий ризик.

© Творонович В. І., 2014

При економіко-математичному моделюванні вибір критеріїв (цільової функції) і факторів (системи обмежень) є головними.

Для оцінки оптимального рівня ризику в умовах ринку розроблений комплекс моделей, що дозволяє варіювати рівень ризику, змінюючи характеристики господарської ситуації, з вибором у кожному разі найкращого планового рішення з урахуванням подань особи, що приймає рішення.

Ключові слова: математичне моделювання, ризику прогнозування, невизначеність в економіці, конкуренція і фінансова стабільність.

Викторія Творонович, к. э. н., доцент
(профессор кафедры экономики и предпринимательства, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

МОДЕЛИРОВАНИЕ И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ РИСКОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ТРАНСПОРТА

В условиях конкуренции принятие решений на предприятиях железнодорожного транспорта всегда связано с риском. Предприятие несет финансовые убытки, если потенциальные заказчики могут обратиться к другим поставщикам услуг. Кроме того, фактические объемы перевозок могут отличаться от плановых из-за резких изменений динамики спроса на транспортные услуги, изменений в структуре перевозок. Компенсация таких изменений возможна за счет создания резервов, но при этом необходимо эффективное сочетание математических и эвристических методов учета и управления рисками.

Важными методами оценки рисков являются методы экономико-математического моделирования. Данные методы предполагают графическое построение возможных вариантов решения проблемы, которые могут быть приняты в конкретных условиях. Главное в применении этих методов – правильный выбор модели. Перспективным является имитационное моделирование. Почти каждое предприятие может моделировать свой риск. В экономико-математическом моделировании выбор критериев (целевой функции) и факторов (системы ограничений) являются главными.

Для оценки оптимального уровня риска в условиях рынка разработан комплекс моделей, позволяющий варьировать уровень риска, изменяя характеристики хозяйственной ситуации, с выбором в любом случае лучшего планового решения с учетом представлений лица, принимающего решение.

Ключевые слова: математическое моделирование, риски прогнозирования, неопределенность в экономике, конкуренция, финансовая стабильность.

Problem statement and topic urgency. Today economics does not always offer to the society either effective tools for solving pressing current development problems or fundamental approaches for the idea forming of the future society development. The category «uncertainty» is an integral part of the economic activities' conditions and interrelates with many economic phenomena and processes, and society as a whole. Economic

activity in the modern society supposes the selection of the direction development in conditions of the constant environment changes, which complicate the prediction of future actions being required. The development conception of modern society provides the priority investments in the human capital, its quality increasing, including the life quality, product quality improvement, services and competitiveness of the innovative economy.

Beginning or aggravation of the crisis phenomena in the economies of many countries those are traditionally considered as economical developed and successful, rich and social oriented ones make review approaches to business conducting, including the risk prediction and minimization. Therefore, it is necessary to improve the risks research methodology on the transport enterprises.

Basic research analysis. Such Ukrainian and foreign advanced scientists as A.R. Posner and P. Drucker, R. Kaplan, D. Bell, M. Young, T. Stewart, L. Edvinson, M.V. Vachevskyy, V.A. Zharov, P.P. Krainev, V.A. Potekhina, V.P. Soloviev, V.D. Bazylevych and many others deal with the problems of uncertainty and risks in the economy.

Despite of the great amount of scientific papers and significant achievements in theory and practice the problem of the risk modelling and management in transport is not lit enough and requires a further study.

The purpose of the research. The purpose of this article is to analyze methods of the risk modelling and prediction as one of the possible ways for increasing the efficiency of the transport companies' activities.

The object of the research is the study of transport enterprises in the modern conditions of uncertainty.

The main material presentation. The features of modern development is a probability of abrupt, often negative changes in the enterprise environment, provoking instability of its internal environment. The unpredictability and spontaneity of the external manifestations that are on the surface, have deep, often essential changes of understanding which allows us to predict these changes and anticipate their results. For transport enterprises the adaptation problem to sudden and unpredictable environment changes (if it is a market, a political environment, etc.) is transformed into the prediction and minimization problem of the risks' actions which are associated with it.

The economic systems' management, including transport systems, in terms of adaptation to changing and unpredictable environmental conditions (which consists of consumers, customers, amounts and conditions of supply and procurement) provides the strategic plans' variability of the systems' development management, the adaptation of the production programs and plans, the adjustment of economic activities, the modeling of economic risks, searching of mutually beneficial relations with other economic entities. The company risk management (including transport risks) must be carried out both in current management, which includes adjustment of current activities, and in the sphere of the formation of strategic activity alternatives.

In competitive conditions of a decision-making is always associated with risk for railway transport enterprises. The company can incur a significant loss of funds invested in the development, if potential customers turn to other companies. Besides, the actual traffic volumes may deviate from the plan level because of sudden changes in the demand dynamics for transport services, changes in the transport structure under the influence of competitors. A compensation for such changes is possible for account of the creation of various reserves, but it is necessary to have an effective combination of mathematical and heuristic methods of accounting and the risk management [2].

One of the risk assessment methods is the economic and mathematical modelling. This method admits the graphical construction of solutions that can be taken. The main thing is a right model choice based on the concrete situation. The imitation modelling of financial company risk is quite long-term. Nearly every company has an opportunity to model its financial risk. In the economic and mathematical modelling a choice of criteria (an objective function) and factors (a limit system) are main ones.

For the optimal risk level assessment under the market conditions a set of models are developed that can vary a risk level by changing the characteristics of the economic situation with a choice of the best planning decision considering applications from a person who makes decisions every time. The modelling process is presented in the diagram:

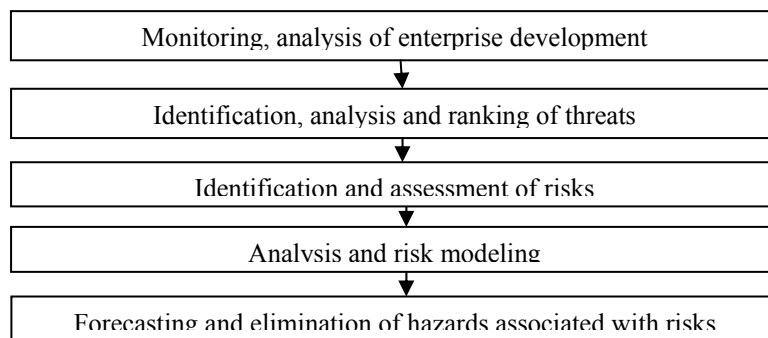


Fig. 1. The modelling process

The essence of the process includes the following: during the first stage the necessary output information for each certain case is input, then a series of intermediate calculations is carried out, the results of which there are separate elements within the overall model of optimal risk level determining. At various stages of the calculations additional information is input.

According to the modelling results before making a final decision a manager receives the following information:

1. An optimal risk level which is calculated by the optimization of any index of the transport company.
2. An appropriate predicted optimal variant to this index.
3. An economic evaluation of the received expected variants (revenues, expenses, profits that the company may have in a case of this case agreement).
4. Losses are possible related to the possible risk variants.

The calculation of certain time features and, as a result, the quantitative risk assessment are the main things in the risk assessment.

The risk is mathematical expressed by the probability of coming losses which is based on the statistic data and can be calculated by the very high accuracy. To quantify a risk value it is necessary to know all the possible consequences of any certain action and the probability of the consequences by themselves. Probability characterizes the measure of uncertainty in the occurrence of a certain event in the future.

In the statistical analysis the risk value is measured by an average expected value and a variation.

In this case the dispersion measures a probable average result and is an average weighted value from the squared of the deviations of the financial results of risky investments from the average expected ones:

$$\sigma^2 = \frac{(\chi - \bar{\chi})^2}{n}, \quad (1)$$

where σ – a dispersion;

χ – an expected value for each case of financial resource investments;

$\bar{\chi}$ – an average expected value;

n – an investment amount of the financial resources (frequency).

For a final decision-making the variability degree of a possible result should be determined. For this the average quadric deviation is calculated:

$$\sigma = \sqrt{\frac{(\chi - \bar{\chi})^2}{n}}. \quad (2)$$

The variation shows the extent or degree of a deviation from an actual average value. With the help of a variation coefficient it is possible to compare the variability of characteristics, expressed by different measurement units. The variation coefficient is calculated:

$$v = \frac{\sigma}{\bar{\chi} \cdot 100}, \quad (3)$$

where V – a variation coefficient;

σ – an average quadric deviation;

$\bar{\chi}$ – an average expected value.

As a variation coefficient is higher, then fluctuations are greater. In modern conditions a probability calculation of financial enterprise risks on the basis of a dispersion, a variation coefficient and average values as parameters of statistical analysis is a primary method of the financial risk assessment of the company.

With the help of a statistical method of a risk assessment, that is, on the basis of a dispersion calculation, a basic deviation and a variation coefficient we can estimate a risk not only a certain agreement, but a business activity in general for a certain period of time.

The advantage of this method is the simplicity of mathematical calculations, and the disadvantage is the need for a great amount of output data.

Other analytical methods of a risk assessment are used. The factor analysis of financial risks is the most promising. For example, an investment risk is assessed by the presence of the investee prospects' development, the competitiveness level, the number of signed contracts and the received applications. Then the coefficients of business activity, financial stability are calculated, the probability of bankruptcy is determined. The analysis of these indexes allows us to estimate the financial stability which, in its turn, is a criterion of a risk assessment. The relationship between the financial stability of a transport enterprise and a risk is directly proportional and as soon as the company becomes financially unstable a risk of bankruptcy is emerged.

Recently, the expert evaluation method is widely used. It is implemented by the way of the conclusions' analysis of experienced professionals. It is desirable that experts accompany their assessment estimates with calculations of the probability of the various losses' emergence. Each expert, who works individually, is given a list of possible risks and proposed to assess them. Then the experts' assessments are analyzed in their contradictory that is they must meet the following rule: a maximum allowable difference be-

tween the estimates of two experts of any kind of risk does not exceed 50%, what allow to eliminate unacceptable differences in the estimates of experts probability realization of an individual risk.

The method of Delphi is a variety of an expert method. It is characterized by the anonymity and a controlled feedback. The anonymity of the committee members is provided by the way of their opportunity depriving to interact, that not giving them an opportunity to jointly discuss answers to the questions. The purpose of this approach is to avoid «traps» of a group decision-making and a leader opinion dominance. After analysis of all assessments through the controlled feedback a generalized result is reported to each member of the commission. The main purpose of this action is to allow experts to get acquainted with estimates of other committee members, without feeling pressure through the understanding of who exactly gave a particular assessment. After this action the evaluation can be done again. During the expert risk assessment much attention should be paid to the selection of experts, because from the correctness of their estimates depends on what decision will be taken.

In a general case the process of a decision-making and risk evaluation with the help of a decision tree involves the following five steps.

Step 1. The task statement. It will allow us to make a task description of a decision-making to the mathematical formalization. The following basic procedures must be carried out: an identification of opportunities for information gathering for an experimentation and real actions; a list of events with a certain probability which may be occurred; an interim order of events is established.

Step 2. The building of a tree of goals.

Step 3. The estimation of probabilities of environment states, that is, a comparison of chances of each concrete event emergence. It should be noted that these probabilities are defined either on the basis of the present statistics or an expert way.

Step 4. The establishment of winnings (or losses, as winnings with a “minus” sign) for each possible combination of alternatives and environment states.

Step 5. The decision of a task, systems, which are summed up in a number of papers.

A method of social and economic experiment is rather perspective that provides individual experiments on standard financial situations holding. In practice, the method of analogies is widely used to assess a risk. The method of analogy is used in that case if other methods of a risk assessment are not acceptable. On the basis of scientific publications or practical experience of other enterprises experts assess probability of the certain events' coming, obtaining of desirable financial results, a degree of a financial risk.

On the basis of a method of analogies a financial strategy and tactics of many businesses are built.

Conclusions. In the present situation the transport companies' functioning is possible only with taking into account all risk factors and a minimization of their consequences. The risk modelling process should be focused on the company efficiency improvement. It is possible in a case of transferring of responsibility and appropriate authority of an operative decisions-making to lower government levels, leaving only issues of a strategic planning and a general strategy constructing of the transport company activity to the central apparatus. Strategic planning questions are required the fundamental researches of the problem of uncertainty and risks. A system of indicators should be formed to help assess a risk level on based of statistical data. It can be implemented by a system of economic and mathematical modelling, an aim of which is to identify scientific-grounded alternatives of development taking into account risk situations.

REFERENCES

1. *Transportnyi kompleks Ukrainy: ekonomika, organizatsia, razvitie*: Sb. nauchnykh trudov. Za red. Tsvetova U.M. [Transport complex of Ukraine: the economy, organization, development]. – K.: IKTP-Tsenter, 1995. – 198 p.
2. Klebanova T.S. *Teoria ekonomicheskoho riska* [Theory of economic risk]/ T.S. Klebanova, E.V. Raevna – X.:Izdatelsky Dom «INZEK», 2003.– 156 p.
3. Dmitriiv I.A. *Metody planuvannia ekonomichnogo rozvytku pidpriemstv ATP z urachuvanniam faktoriv ryzyku*: Zb. nauk. prats. [Methods of economic planning businesses ATP considering risk factors]/ *Pidpriemnytstvo na transporti* – KH.:KHADU,2012. – P. 98 – 104.
4. Tvoronovych V. I. *Ekonomichne prohnozuvannia* [Economic forecasting]// – K.: «Nasha sprava», 2002. – 250 p.
5. Tvoronovych V. I. *Intehralnyi pidhid do rozv'iazannia deiakych ekonomichnykh pytan na transporti* [Integrated approach to solving some of the economic issues in transport] // *Economist* – №6. – 2007. – P. 49 – 51.

УДК 330.342:378.1

*Михайло Терованесов, к. т. н., доцент
(доцент каф. «Спеціалізовані комп'ютерні системи»,
Українська державна академія залізничного транспорту)*

КРИТЕРІЇ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ВИЩОЮ ОСВІТОЮ

Стаття присвячена проблемам підвищення ефективності вищої освіти. Актуальність теми визначається необхідністю усунути дисбаланс між пропозицією і попитом на випускників. За допомогою системного підходу здійснюється аналіз централізованої системи вищої освіти в Україні. На основі статистичних показників зроблено висновок про високу інерційність вищої школи України. Описаний досвід вирішення проблем зайнятості в європейських країнах. Проблемою української освітньої системи є відсутність індикаторів працевлаштування випускників, оцінок роботодавців, експертів і студентів. Вивчення показників ефективності та інерційності забезпечено аналітичними методами. Використовується гіпотеза про нелінійний характер числа працевлаштованих випускників від рівня попиту. Ця теза ґрунтується на неможливості довгострокового прогнозування кількості вакансій. Реальний процес навчання працівників пропорційний попиту на них й інтерпретується за допомогою квадратичної функції. Як параметр ефективності управління використовується індикатор інерційності. Цей показник визначається економічною масою освітньої системи, величиною зовнішніх сил і тимчасовими параметрами. Доведено, що підвищення продуктивності і зниження інерційності є взаємозалежними процесами. Пропонується модель ефективності вищої освіти. Вона використовує показники інерційності і результативності як головних критеріїв. Відмінною особливістю запропонованої моделі є орієнтація на кінцевий результат – визначення попиту на спеціаліста. Запропоновані підходи дозволяють підвищити ефективність управління за рахунок врахування інерційності розвитку і функціонування вищої школи.

Ключові слова: вища освіта, системи управління, інерційність, результативність, критерій, модель.

*Михаил Терованесов, к. т. н., доц.
(доцент каф. «Специализированные компьютерные системы»,
Украинская государственная академия железнодорожного транспорта)*

КРИТЕРИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ВЫСШИМ ОБРАЗОВАНИЕМ

Статья посвящена проблемам повышения эффективности высшего образования. Актуальность темы определяется необходимостью устранить дисба-

© Терованесов М. Р., 2014

ланс между предложением и спросом на выпускников. С помощью системного подхода осуществляется анализ централизованной системы высшего образования в Украине. На основе статистических показателей сделан вывод о высокой инерционности высшей школы Украины. Описан опыт решения проблем занятости в европейских странах. Проблемой украинской образовательной системы является отсутствие индикаторов трудоустройства выпускников, оценок работодателей, экспертов и студентов. Изучение показателей эффективности и инерционности обеспечено аналитическими методами. Используется гипотеза о нелинейном характере числа трудоустроенных выпускников от уровня спроса. Этот тезис основывается на невозможности долгосрочного прогнозирования количества вакансий. Реальный процесс обучения работников пропорционален спросу на них и интерпретируется с помощью квадратичной функции. В качестве параметра эффективности управления используется индикатор инерционности. Этот показатель определяется экономической массой образовательной системы, величиной внешних сил и временными параметрами. Доказано, что повышение производительности и снижение инерционности являются взаимозависимыми процессами. Предлагается модель эффективности высшего образования. Она использует показатели инерционности и результативности в качестве главных критериев. Отличительной особенностью предлагаемой модели является ориентация на конечный результат – определение спроса на специалиста. Предложенные подходы позволяют повысить эффективность управления за счет учета инерционности развития и функционирования высшей школы.

Ключевые слова: высшее образование системы управления, инерционность, результативность, критерий, модель.

Mykhailo Terovanosov, PhD
(Docent of «Specialized computer systems» Chair,
Ukrainian State Academy of Railway Transport)

CRITERIA OF EFFICIENCY OF MANAGEMENT HIGHER EDUCATION

The article is devoted to the problems of increasing the efficiency of higher education. The theme is the need to eliminate the imbalance between supply and demand for graduates. Using a systematic approach the analysis of the centralized system of higher education in Ukraine is provided. On the basis of statistical indicators the conclusion of the high inertia of the educational system in Ukraine is made. The article describes the experience of solving problems of employment in European countries. The problem of the Ukrainian educational system is the lack of indicators on the employment of graduates, assessments, employers, experts and students. The study of performance indicators and the inertia is provided by analytical methods. The hypothesis on the nonlinear nature of the number of employed graduates from the demand level is given. This statement is based on the impossibility of long-term forecasting for the vacancies number. The actual process of training specialists is proportional to the demand for them and interpreted by a quadratic function. As the parameter management effectiveness indicator inertia is used. This indicator is determined by the economic mass of the edu-

cational system, the magnitude of the external force and temporal parameters. It is proved that the increase of productivity and reduction of inertia are interdependent processes. Efficiency model for higher education is proposed. Indicators of persistence and performance as the main criteria are used. A distinctive feature of the proposed model is the focus on the end result – the determination of the demand for specialist. The proposed approaches allow improving management efficiency by taking into account the inertia of the development and performance of high school.

Keywords: *higher education, management system, inertia, performance, criterion, model.*

Постановка проблеми. Підготовка компетентного спеціаліста, здатного у короткий термін пристосовуватися до потреб ринку праці, залишається основним завданням вищої школи. Реалізація освітньої політики із усунення кількісного і якісного дисбалансу між пропозицією та попитом на дипломованих фахівців з боку роботодавців гальмується інерційними процесами в освітній сфері. У даному аспекті актуальним є пошук шляхів побудови ефективної моделі управління системи вищої освіти (СВО). Разом з тим, розбіжність показників для опису освітньої сфери не дозволяє виробити єдині підходи до розв'язання проблеми визначення ефективності функціонування СВО. Дана характеристика може бути оцінена величинами, що відбивають ступінь її адаптивності до глобальних економіко-політичних змін. Для цього потрібно враховувати потреби споживачів освітніх послуг і ринку праці, попит та пропозицію фахівців, конкуренцію та конкурентоспроможність освітніх систем. Зазначені проблеми недостатньо висвітлені у наукових працях та потребують проведення додаткових досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням проблем системи управління вищої освіти приділяється підвищена увага вчених різних країн. Т.Б. Полоневич висвітлює ефективність діяльності вищої школи через проблеми працевлаштування випускників ВНЗ на ринку праці, застосовуючи інтегральний показник конкурентоспроможності [1]. В.Г. Росс досліджує моделювання попиту фахівців в умовах централізованої системи управління освітою [2]. А.А. Борисова і М.М. Киселева вивчають досвід європейських країн з питань працевлаштування молоді, порівнюючи параметри працевлаштування, технології формування професійного потенціалу та пошуку роботи [3]. М.І. Шилова та І.Л. Бєлих розглядають моделі конкурентоспроможності випускників ВНЗ, залежність рівня конкурентоспроможності від якості вищої освіти [4]. Група вчених аналізує можливість використання математичних моделей у маркетингу для прогнозування попиту на освітні послуги та визначення факторів, які впливають на ефективність управління вищою освітою [5]. К.В. Орлова і Л.О. Ісмагілова пропонують інструментарій моделювання управління економічної системи як основи формування її ефективності [6].

Виділення нерозв'язаних проблем. Наведені приклади свідчать про актуальність поставлених питань у сфері підвищення ефективності управління вищою освітою. Разом з тим, існує необхідність розробки підходів, що потребують застосування універсальних критеріїв для визначення параметра ефективності освіти. Також потрібне дослідження характеристик освітньої системи через використання індикаторів, що відбивають запити роботодавців і якість наданих освітніх послуг.

Метою роботи є підвищення ефективності управління вищою школою через врахування універсальних показників, які характеризують процеси, що пов'язані із підготовкою фахівців.

Викладення основного матеріалу дослідження. Підготовка конкурентоспроможних кадрів відбувається у ринкових умовах з урахуванням подальшого розвитку країни. З боку ВНЗ успішне працевлаштування фахівців пов'язане із відповідністю процесу навчання вимогам державних освітніх стандартів, передбачених для спеціальності і освітньо-кваліфікаційного рівня. Разом з тим, очікування роботодавців щодо кваліфікації дипломованих спеціалістів залишаються незадоволеними через ігнорування стану ринку праці. Т.Б. Полоневич підкреслює, що динаміка попиту та пропозиції на фахівців відповідного профілю і кваліфікації вступає у протиріччя із традиційною системою їх підготовки, номенклатурою спеціальності, терміном навчання та оцінювання якості підготовки [1, с. 105]. Розв'язання даного протиріччя потребує створення ефективної системи управління освітніми процесами, пов'язаними із навчанням майбутніх випускників. Ця система має враховувати показники якості освіти та стимулювати зацікавленість потенційних роботодавців брати участь у підготовці фахівців.

Вища школа в Україні формувалася в умовах планової економіки, централізованої організації та командно-адміністративної системи управління. Протягом десятиріч розвивалася мережа галузевих навчальних закладів, випускники яких були забезпечені відповідними робочими місцями. Централізована система планування та розподілу збереглася у деяких формах до нинішнього часу. Важливою складовою є переважне бюджетне фінансування, яке є невід'ємною частиною централізованої СВО. Реформування економіки за ринковими умовами обумовило неможливість існування і необхідність трансформації освітньої системи. За даними Держкомстату кількість навчальних закладів збільшилася із 149 у 1990/91 рр. до 353 у 2008/2009 рр. [7]. Зростання відбувалося переважно за рахунок ВНЗ недержавної форми власності та було обумовлене підвищенням попиту населення на вищу освіту. Вплив зовнішніх факторів на розвиток вищої освіти, а саме, економіко-політичної ситуації і демографічного стану, привів до необхідності оптимізації кількості ВНЗ. У 2013/14 рр. їхня кількість була зменшена до 325.

Паралельно із зростанням кількості ВНЗ відбувалося збільшення кількості студентів. Відповідно до статистичних даних, кількість студентів збільшилася від 881,3 тис. у 1990/91 рр. до 1723,7 тис. у 2013/2014 рр. Також слід зазначити, що випуск фахівців у порівнянні із 1991 р. збільшився у три рази і у 2014 р. склав 485,1 тис. [7].

Ринкові перетворення, приватизація підприємств призвели до вільного працевлаштування і неможливості держави суттєво впливати на цей процес. Внаслідок цього, значна частина дипломованих фахівців залишається не працевлаштованими. Чисельність випускників, які отримують направлення на роботу не перевищує 30% [8]. Такий стан визначається такими факторами: невідповідність рівня підготовки вимогам роботодавців, низька заробітна платня, незадоволеність випускників оплатою труда, обраною спеціальністю або умовами праці. З іншого боку, роботодавці висувають підвищені вимоги до кандидатів. Це, у першу чергу, досвід роботи за спеціальністю, професійні компетенції, вміння працювати у команді та адаптуватися до змінних умов. За таких умов вища школа не враховує негативний вплив інерційних процесів у своїй діяльності й не в змозі гнучко реагувати на вимоги економіки. Вирішення завдань, спрямованих на підвищення ефективності навчання, передбачає розвиток моніторингових систем якості. При цьому вдосконалювання методів оцінювання її показників стає тенденцією, яка впливає на СВО. Наприклад, у сучасній освітній статистиці відсутні показники, які відображають проблеми працевлаштування випускників.

Разом з тим, отримання оперативних, об'єктивних та достовірних показників працевлаштування випускників освітніх закладів, а також аналіз цих показників, дозволяють оцінити ефективність функціонування вищої школи. Вони служать у подальшому основою для виявлення і прогнозування кадрових потреб, формування переліку затребуваних спеціальностей та компетенцій випускників, корегування освітніх програм.

У даному аспекті, збереження жорсткої централізації управління вищою школою, незважаючи на комерціалізацію освіти, розвиток мережі приватних навчальних закладів, тісний взаємозв'язок із навчальними закладами інших країн, розвиток мережі філій іноземних ВНЗ та ін., свідчить про високий рівень інерційності вітчизняної СВО. Інерційність у цьому випадку проявляється у гальмуванні розвитку, неможливості врахування ринкових механізмів, а, значить, обмеженні її життєздатності і функціонування.

В.Г. Росс підкреслює, що ринок праці є чутливим індикатором соціально-економічних процесів, що відбуваються. Для відповідності системи освіти вимогам ринку потрібне підвищення ефективності організації управління освітою, збільшення фінансування та контроль якості системи професійно-технічної освіти [2, с. 73].

Створення ефективної системи управління вищою школою передбачає участь роботодавців у процесі підготовки фахівців та співробітництво ВНЗ і підприємств. У європейських країнах використовуються різні форми взаємодії, які спрямовані на підвищення результативності вищої школи. Група вчених, досліджуючи профільне працевлаштування випускників, відзначає, що більшість європейських вишів у Франції, Чехії, Польщі виконують консультаційні та профорієнтаційні функції без активного втручання у працевлаштування [3, с. 31]. В університетах Німеччини введені консультаційні бюро, що виконують функції супроводження студента у начальному процесі. Разом з тим, відсутні посередницькі функції, які реалізують взаємодію між випускниками і роботодавцями [9].

Наведені приклади свідчать про мінімальне втручання держави у процес працевлаштування, і про визначальний вплив ринку праці на формування освітньої політики. Вказаний принцип базується на здатності вищої школи адаптуватися до вимог економіки, нівелюванні інерційних процесів, зацікавленості вищої школи та роботодавців у кінцевому результаті стосовно підготовки фахівців. Тим самим, основним принципом ефективного функціонування системи управління вищою освітою є задоволення потреб ринку праці у трудових ресурсах. Підвищення якості навчання також є важливим фактором, який відображає зацікавленість споживачів освітніх послуг. Проте його треба враховувати тільки у взаємозв'язку із кінцевим результатом.

Деякі вчені роблять акцент на якості підготовки і створення умов для розв'язання проблеми працевлаштування. М.І. Шилова та І.Л. Белих, висвітлюючи питання підготовки випускника, пов'язують формування його конкурентоспроможності із конкурентоспроможністю ВНЗ. Також вченими розглядається навчальний заклад як виробник товару. За таким підходом оцінку кінцевому продукту дає споживач і виробник (викладацький склад та управлінський персонал) [4, с. 39]. Однак, у даному випадку не враховується оцінка діяльності ВНЗ і якості підготовки з боку роботодавців. Такий спосіб не забезпечує незалежність оцінювання, що не відповідає застосуванню ринкових інструментів в управлінні навчальним закладом.

Для здійснення ефективних управлінських функцій вища школа має використовувати достовірну інформацію. Вона охоплює кількісні і якісні показники, що ви-

світлюють усі аспекти освітньої діяльності. Кількісні включають об'ємні показники чисельності ВНЗ, студентів, випускників, викладацького складу, працевлаштованих випускників та ін. Якісні відбивають оцінки засвоєння навчальних дисциплін, рівень теоретичної та практичної підготовки, професійні компетенції та ін. Дані надаються відповідними підрозділами ВНЗ, службами статистики, зайнятості тощо. Думку роботодавців про якість підготовки фахівців формують експертні оцінки, рейтинги та аналітичні огляди. Проблемою вітчизняної освітньої системи є обмежена статистична інформація і невелика кількість рейтингів у порівнянні із розвинутими країнами. Обмеженість вхідної інформації не дозволяє вчасно приймати ефективні управлінські рішення. Це підтверджує група вчених, які наголошують на визначальній функції маркетингових досліджень при вивченні попиту на товар або послугу, включаючи освітню сферу [5, с.47]. Такий підхід забезпечує досягнення результативності вищої школи, як задоволення попиту на фахівців за заданою якістю підготовки та означає ефективне управління освітньою галуззю. Таким чином, ефективність функціонування вищої школи визначається, у першу чергу, її результативністю.

До основних показників, які свідчать про результативність вищої освіти в Україні, відповідно до даних вітчизняної статистики, належить загальна чисельність випущених дипломованих фахівців, кількість випускників, які отримали направлення на роботу, їх розподіл за сферою управління міністерств, в яких перебувають ВНЗ. Наприклад, у табл.1. наведено дані із випуску фахівців за декілька років.

Таблиця 1. Випущено фахівців ВНЗ III – IV рівня акредитації за останні декілька років

	2007/ 08	2008/ 09	2009/ 10	2010/ 11	2011/ 12	2012/ 13	2013/ 14
Випуск фахівців, тис.	468,4	505,2	527,3	543,7	529,8	520,7	485,1
Коефіцієнт зростання (ланцюговий)	1,13	1,08	1,04	1,03	0,97	0,98	0,93

Джерело: [7], та обробка автором.

Дані табл. 1 свідчать про зменшення кількості випускників за останні роки. На це впливає демографічний фактор, і для аналізу ринку праці потрібна додаткова інформація. Відповідно до основних показників діяльності ВНЗ, відсоток випускників, які отримали направлення на роботу практично не змінюється і складає у 2010 р. – 27,8%, у 2011р. – 27,2%, у 2012р. – 27,4% [8]. Наведені дані мають низьку інформативність, тому що відбивають досить стабільне число студентів, які навчаються за контрактами підприємств або замовленням відповідних міністерств. Внаслідок того, що відсутні дані про працевлаштування більшості випускників, кількості працюючих за обраною спеціальністю, числа фахівців, які вирішили отримати другу вищу освіту, оцінювання результативності вищої школи за наведеними статистичними даними викликає певні труднощі.

За таких умов для аналізу результативності доцільно використовувати аналітичний підхід. Можна скористатися аналогію з концепцією Лаффера у теорії оптимального оподаткування. Вона базується на розрахунках показників ефективності шляхом розгляду функціонала податкових доходів держави залежно від податкового навантаження на економіку і являє собою криву другого порядку із характерним максимумом, яка відбиває залежність обсягу виробництва із рівнем податкового навантаження [6, с. 137 – 138]. За такого підходу, наприклад, обсяг виробленої про-

дукції можна вважати еквівалентним загальній кількості випускників даної спеціальності, податкове навантаження визначається величиною попиту, величина податкових надходжень – числом працевлаштованих випускників.

Через значну кількість факторів, від яких залежить результативність вищої школи, можна припустити нелінійний характер залежності кількості працевлаштованих випускників від величини попиту. Таке припущення ґрунтується на неможливості довгострокового прогнозування числа необхідних вакансій, що вимагають працівників за даною спеціальністю. Вища школа не може миттєво відповідати на зміни ринку праці через специфіку освітньої діяльності, тому запізнена реакція є природною. Завдання ефективного управління полягає у тому, щоб знизити час реагування шляхом урахування інерційності, і, відповідно, виявити стабілізуючий вплив на розвиток СВО. Таким чином, нелінійність визначається нерівномірністю часових інтервалів реагування вищої школи на зміну зовнішніх умов, обумовленою запитами економіки і суспільства.

Це підтверджується графічною залежністю числа випускників по роках, наведеною на рис. 1.

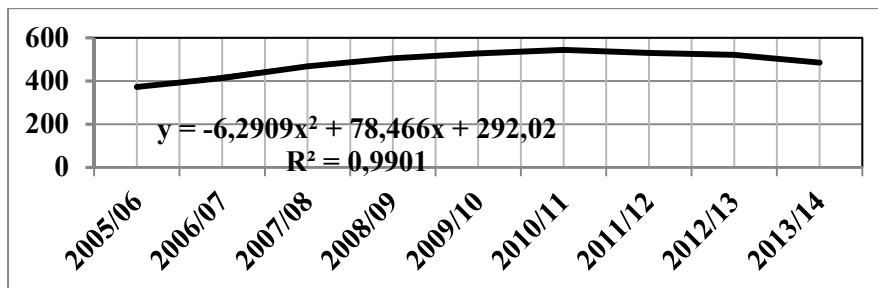


Рис. 1. Кількість випуску дипломованих фахівців ВНЗ III – IV рівнів акредитації за останні декілька років

Джерело: [7].

Графік рис. 1 апроксимований поліноміальною квадратичною залежністю із величиною достовірності апроксимації, яка практично дорівнює одиниці.

Якщо припустити, що пропозиція на ринку праці в основному відповідає попиту на випускників, нелінійна залежність між ними може бути відбита такою загальною формулою:

$$C(D) = a * D^2 + b * D, \quad (1)$$

де a і b – параметри виробничої функції,

C – число працевлаштованих фахівців,

D – величина попиту на дипломованих випускників.

Досліджуючи виробничу функцію (1), Можна знайти таке значення попиту D , за якого буде забезпечений її максимум $C_m=C(D)$.

Квадратична функція (1) моделює реальний процес збільшення підготовки працівників певної кваліфікації пропорційно попиту на них, насичення ринку праці і перевищення над числом вільних робочих місць. Вершина параболі, як екстремум функції, визначає максимальну кількість працевлаштованих випускників, за якого вища школа продовжує ефективно функціонувати і не відбувається падіння попиту на фахівців. Ідеальний стан, до якого прагне вища освіта, це збалансованість попиту та пропозиції. Дефіцит фахівців даної кваліфікації стимулює СВО до розвитку і на-

рошування освітнього потенціалу. Надлишок дипломованих випускників свідчить про диспропорцію на ринку праці й невиконання вищою школою своїх завдань.

Урахування інерційності як параметра ефективності управління також ґрунтується на припущенні про нелінійний характер інерційних процесів, що визначають розвиток вищої освіти. Складові інерційності – економічна маса і вплив зовнішніх сил – є динамічними функціями, які залежать від багатьох змінних факторів. Так, зміна економічної маси відбувається синхронно з здійсненням державою освітньої політики, з впливом демографічних факторів, що визначають динаміку контингенту студентів і викладацького складу, станом економіки та внутрішньої політики, кон'юнктури освітнього ринку, фінансової можливості освітньої системи.

Сила зовнішніх впливів на освітню сферу також залежить від багатьох причин і її зміна, як і у випадку маси СВО, не піддається коректній математичній формалізації. Показники, що описують даний індикатор, характеризують міжнародне співробітництво, академічну мобільність, інтеграційні освітні процеси, комерціалізацію та інформатизацію освітньої сфери. Можна стверджувати, що тенденції зміни рівня інерційності оцінюються залежно від показників функціонування вищої школи.

Інерційність розвитку вищої освіти I також може бути представлена квадратичною комплементарною параболою функцією залежності числа працевлаштованих випускників від попиту на них. Графічну інтерпретацію залежностей інерційності розвитку вищої освіти та її результативності, як функції числа працевлаштованих випускників від величини попиту, можна подати таким чином (рис. 2).

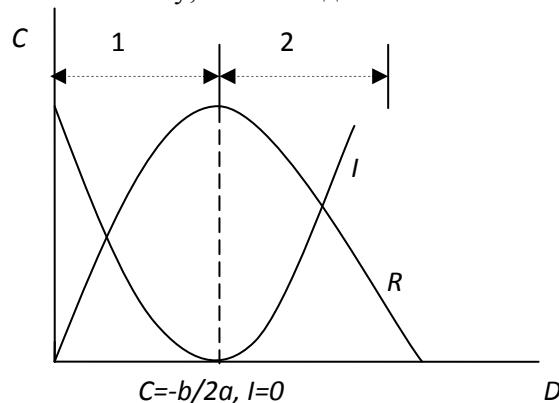


Рис. 2. Функції результативності та інерційності розвитку вищої школи.

Очевидно, що процеси підвищення результативності та зниження інерційності СВО дають уявлення про ефективність управління вищою школою і взаємообумовлені. Точки екстремуму відбивають ідеальний баланс робочої сили на ринку праці та свідчать про нульову інерційність. Надлишок фахівців означає підвищення безробіття або роботу не за одержаною спеціальністю, тобто невиконання освітньою системою своїх завдань, наростання кризових явищ і, відповідно збільшення інерційності СВО. Графіки відбивають область сталого розвитку (область 1) вищої освіти із урахуванням збільшення результативності СВО і зменшення інерційності, що свідчить про ефективне управління сферою освіти. Області 2 відповідає кризовий стан, що вимагає вжиття заходів із реформування освітньої системи.

Таким чином, модель підвищення ефективності управління вищою освітою може бути представлена у вигляді системи рівнянь оптимізації, що використовують як

головних критеріїв інерційність розвитку і результативність вищої школи. Математична інтерпретація виглядає таким чином:

$$\begin{aligned} F_1(R) &\rightarrow \max, R \in Q, Q=q_i^*(x_i+y_i), i=1..N; \\ F_2(I) &\rightarrow \min, I \in J, J=f(I_m, I_b, I_t), \end{aligned} \quad (2)$$

де R – показник результативності СВО;

I – індикатор інерційності, що враховує сукупність якісних і кількісних показників, які характеризують освітню сферу;

Q – безліч значень, які може приймати результативність;

J – безліч значень, які може приймати індикатор інерційності;

q_i – ресурсне забезпечення (витрати на підготовку одного студента);

x_i – число студентів бюджетної форми навчання;

y_i – число студентів контрактної форми навчання;

I_m – індикатор інерційності, що становить величину економічної маси освітньої системи;

I_i – індикатор інерційності, що відбиває вплив зовнішніх сил на освітню сферу (інтеграція, інтернаціоналізація, інформатизація і комерціалізація);

I_t – індикатор інерційності, пов'язаний із часовими характеристиками результативності вищої школи (період пошуку роботи й адаптації до робочого місця).

Враховуючи, що параметри, які описують результативність та інерційність, не співпадають, оптимізація системи управління має відбуватися двома шляхами. Зменшення інерційності визначається відповідністю освітньої інфраструктури сучасним вимогам, оновленням методичного та інформаційного забезпечення, підвищенням кваліфікації кадрового складу, розвитком міжнародного співробітництва у науковій та педагогічній сфері. Всі перелічені індикатори відбивають підвищення якості надання освітніх послуг. Результативність, як параметр оптимізації, пов'язана із відповідністю діяльності СВО запитам економіки та суспільства, і робить наголос на кінцевий результат.

Система рівнянь оптимізації являє собою ефективну модель управління СВО, що враховує основні характеристики функціонування освітньої сфери. Відмітною рисою запропонованої моделі є зсув акценту із управління якістю освіти на кінцевий результат – визначення затребуваності підготовленого фахівця на ринку праці. Тим самим задіяні ринкові механізми оцінки якості навчання, покликані забезпечити задоволення запитів споживачів освітніх послуг.

Висновки та пропозиції. Викладене дозволяє зробити такі висновки. По-перше, для удосконалення системи управління освітньою сферою потрібно застосовувати універсальні показники, що відбивають запити роботодавців і оцінюють якість підготовки. По-друге, запропонована модель управління СВО враховує основні характеристики функціонування вищої школи через використання критеріїв результативності та інерційності. По-третє, нелінійний характер динаміки показників інерційності і результативності вимагає розширення статистичних показників для опису освітніх процесів. Для усунення низького рівня працевлаштування випускників і для відстеження ситуації на ринку праці з метою своєчасного реагування потрібне проведення моніторингу працевлаштування фахівців із використанням відповідних індикаторів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Полоневич Т.Б. Адаптація випускника вуза к условиям рынка труда: проблема конкурентоспособности / Т.Б.Полоневич // Социология.– 2011.– № 2.– С. 105 – 112.

2. Росс В.Г. Моделирование спроса на специалистов гуманитарных и инженерных специальностей на рынке труда / В.Г.Росс // Ежегодник ВНИИПВТИ.– 2010.– С.71 – 79.
3. Борисова А.А. Обеспечение профильного трудоустройства выпускников вузов: зарубежный опыт, отечественная практика / А.А. Борисова, М.М. Киселева // Спрос и предложение на рынке труда и рынке образовательных услуг в регионах России // Сб. докладов по материалам XI Всерос. науч.-практ. интернет-конф. (29 – 30 окт. 2014 г.).– Петрозаводск : Изд-во ПетрГУ, 2014.– Кн. 1.– С. 29–42.
4. Шилова М. И. Формирование конкурентоспособности выпускника вуза / М. И. Шилова, И. Л. Бельх // Вестник ТГПУ. – 2010. – Выпуск 4 (94). – С. 39 – 45.
5. Каширина И.Б. Экономико-математическая модель прогнозирования спроса на образовательные услуги / И.Б.Каширина, В.Г. Мыслик // Моделирование систем. – 2002. – №2(4) . – С. 46 – 53.
6. Орлова Е.В. Налоговая система и реальный сектор экономики: оптимизация интересов / Е.В. Орлова, Л.А. Исмагилова // Journal of Economic Regulation (Вопросы регулирования экономики).– 2014.– Т 5.– №2.– С. 133 – 142.
7. Ukrstat.org – публикація документів Державної служби статистики України [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://ukrstat.org/en/operativ/operativ2013/ibd/nsoz/nsoz12_u.htm.
8. Основні показники діяльності вищих навчальних закладів України на початок 2012/2013 рр.: стат. бюлетень. – К.: Держкомстат України, 2013. – 188 с.
9. Трудоустройство выпускников в Германии [Электронный ресурс] .– Режим доступу: <http://www.rabota-nsk.ru/?select=stat&inside=stat152>.

REFERENCES

1. Polonevich T.B. *Adaptaciaiia vypusknika vuza k usloviiam rynka truda: problema konkurentosposobnosti* [Adaptation of University graduates to the labour market: the challenge of competitiveness]. Sotsiologiia [Sociology]. – 2011. – № 2.– P. 105 – 112.
2. Ross V.G. *Modelirovanie sprosa na spetsialistov humanitarnykh i inzhenernykh spetsialnostei na rynke truda* [Modeling demand for specialists in Humanities and Engineering graduates in the labour market]. Ezhegodnik VNIIPVTI [Yearbook of Russian scientific research Institute of problems of computer technology and information]. – 2010. – P. 71 – 79.
3. Borisova A.A., Kiseleva M.M. *Obespechenie profilnogo trudoustroistva vypusknikov vuzov: zarubezhnyi opyt, otechestvennaia praktika* [Providing specialized employment of graduates: foreign experience and Russian practice]. Spros i predlozhenie na rynke truda i rynke obrazovatelnykh uslug v rehiionakh Rossii [Supply and demand in the labour market and the market of educational services in the regions of Russia]. Sb. dokladov po materialam XI Vseros. nauch.-prakt. Internet-konf (29–30 okt. 2014 g.) [Collection of reports on materials XI the age of three. nauch.-practical use. //Internet-conference (29–30 okt. 2014)]. – Petrozavodsk, 2014. – book 1. – P. 29 – 42.
4. Shilova M.I., Belyh I.L. *Formirovanie konkurentosposobnosti vypusknika vuza* [Formation of competitiveness of a graduate]. //Vestnik THPU [TSPU Bulletin]. – 2010. – issue 4(94). – P. 39 – 45.
5. Kashirina I.B., Mysnik V.H. *Ekonomiko-matematicheskaiia model prohnozirovaniia sprosa na obrazovatelnyie usluhi* [Economic-mathematical model for forecasting demand for educational services].//. – Modelirovanie sistem [Modeling of systems]. – 2002. – №2(4). – P. 46 – 53.
6. Orlova E.V., Ismagilova L.A. *Nalohovaia sistema i realnyi sektor ekonomiki: optimizatsiia interesov* [The tax system and the real economy: optimization of interests]. // Journal of Economic Regulation. – 2014. – issue 5. – №2. – P. 133 – 142.
7. Ukrstat.org – publikatsiia dokumentiv Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Publication of the documents of the State statistics service of Ukraine]. Available at: http://ukrstat.org/en/operativ/operativ2013/ibd/nsoz/nsoz12_u.htm. (ukr). (Accessed 11 December 2014).
8. *Osnovni pokaznyky diialnosti vyschych navchalnykh zakladiv Ukrainy na pochatok 2012/2013 rr* [Main indicators of activity of higher educational establishments of Ukraine at the beginning of 2012/2013 rr]. //Stat. Bulletin. – Kiev: The State Statistics Committee Of Ukraine, 2013. – 188 p.
9. *Trudoustroistvo vypusknikov v Hermanii* [Employment of graduates in Germany]. Available at: <http://www.rabota-nsk.ru/?select=stat&inside=stat152>. (rus). (Accessed 15 August 2014).

UDC 339.727.2

*Iryna Fyshchuk, PhD in economics
(State Economy and Technology University of Transport)*

IPO AS AN INSTRUMENT FOR UKRAINIAN COMPANIES TO ACCESS EUROPEAN STOCK MARKETS

In this article, the features of Initial Public Offerings (IPO) of the Ukrainian companies are considered in the conditions of globalization of stock market, which show up through intercommunication of advantages and disadvantages of the use of alternative funding processes of capitalization the capital. It is defined that in the IPO process, there are three major players: the issuing firm, the bank, and investors. Many factors play a role in determining the cost of an IPO, but in all cases, these costs are significant. The process of going public is studied, including listing requirements of major European stock exchanges. The placement of the newly issued stocks is conducted on the primary market. Most of the corporations enter the primary market with the help of investment banks. A firm that goes public is required to publish a prospectus. Ukrainian companies are overwhelmingly moving towards the integration in global economy and already have made the initial public offerings on European Stock Exchanges. New challenges and issues are being involved, requiring a new set of solutions and theoretical approaches.

Keywords: public placement, shares, stock markets, issuers, investments, capital.

*Ірина Фищук, к. е. н.
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ІРО ЯК ІНСТРУМЕНТ ДОСТУПУ ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ КОМПАНІЙ НА ЄВРОПЕЙСЬКІ ФОНДОВІ РИНКИ

У статті розглянуто особливості первинного публічного розміщення акцій (ІРО) українських компаній в умовах глобалізації фондового ринку, які проявляються через взаємозв'язок переваг і недоліків використання альтернативних джерел фінансування процесів капіталізації власності. Визначено, що в процесі ІРО є три основні гравці: це компанія-емітент, банк і потенційні інвестори. Багато факторів відіграють велику роль у визначенні вартості первинного публічного розміщення акцій, і у всіх випадках ці витрати є значними. Процес виходу первинного публічного розміщення акцій вивчається відповідно до вимог лістингу основних Європейських фондових бірж.

Розміщення первинного публічного розміщення акцій здійснюється на первинному ринку. Більшість корпорацій розглядають первинний ринок за допомо-

© Фищук І. М., 2014

гою інвестиційних банків. Компанії, що здійснюють первинне публічне розміщення акцій, зобов'язані публікувати проспект емісії. Українські компанії в переважній більшості рухаються в напрямку інтеграції в світову економіку і вже здійснили первинні публічні розміщення акцій на Європейських фондових біржах. Розглядаються нові проблеми і питання, які потребують нових рішень і теоретичних підходів.

Ключові слова: розміщення акцій, цінні папери, фондові біржі, емітенти, інвестиції, капітал.

Ирина Фишук, к. э. н.

(Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ІРО КАК ИНСТРУМЕНТ ДОСТУПА ДЛЯ УКРАИНСКИХ КОМПАНИЙ НА ЕВРОПЕЙСКИЕ ФОНДОВЫЕ РЫНКИ

В статье рассмотрены особенности первичного публичного размещения акций (ІРО) украинских компаний в период глобализации фондового рынка, которые проявляются через взаимосвязь преимуществ и недостатков использования альтернативных источников финансирования капитализации собственности. Определено, что в процессе ІРО есть три основных игрока: это компания-эмитент, банк и потенциальные инвесторы. Многие факторы играют большую роль в определении стоимости первичного публичного размещения акций, и во всех случаях эти расходы значительны. Процесс выхода первичного публичного размещения акций изучается в соответствии с требованиями листинга основных Европейских фондовых бирж. Размещение первичного публичного размещения акций осуществляется на первичном рынке. Большинство корпораций рассматривают первичный рынок с помощью инвестиционных банков. Компании, осуществляющие первичное публичное размещение акций, обязаны публиковать проспект эмиссии. Украинские компании в подавляющем большинстве двигаются в направлении интеграции в мировую экономику и уже осуществили первичные публичные размещения акций на Европейских фондовых биржах. Рассматриваются новые проблемы и вопросы, которые требуют новых решений и теоретических подходов.

Ключевые слова: размещение акций, ценные бумаги, фондовые рынки, эмитенты, инвестиции, капитал.

Introduction. Financial markets, especially stock markets, have grown considerably in developed and developing countries over the last two decades. Several factors have aided in their growth, importantly, improved macroeconomic fundamentals, such as monetary stability and higher economic growth. General economic and capital market specific reforms, including privatization of state-owned enterprises, financial liberalization, the establishment of stock exchanges and bond markets, and an improved institutional framework for investors, have further encouraged capital market development. Financial globalization has also advanced in the last two decades with increased cross-border capital flows, tighter links among financial markets, and greater commercial presence of foreign financial firms in countries around the world. An important element of the globaliza-

tion trend has been the increase in the stock exchange activities that take place abroad, most notably for emerging markets, but also for developed countries. Many firms now cross-list on international exchanges, with depositary receipts being a particularly popular instrument to access international markets. Going forward, many expect these globalization trends to continue as access to information improves, standards (concerning corporate governance, listing, accounting, and others) become more harmonized, technology advances, and inter-market linkages further increase.

Analysis of recent research and publications. There is a wide range of Western as well as national researchers who have studied the topic of the efficiency of IPO. The outburst of research on this topic started in the nineties of the twentieth century, when the United States experienced IPO boom of information technology companies. In their recent work Ritter and Welch (2002) studied the IPO activity pricing and allocation, while Ann Sherman (1996) unveiled the international differences in initial public offerings. Among our scientists, Pavlo Gulkin (2006) issued a book on the initial public offering practices in emerging economies. Other scientists who wrote on the topic include Lowry (2002), Mishkin (2003), Aggarwal (2000) and others.

The main material. Initial public offering (IPO) is the process of offering securities – generally common or preferred stocks – of a privately owned company for sale to the general public. An IPO in which a company sells its newly issued shares and receives all the proceeds in the form of additional capital is called a primary offering. A securities sale in which securities held by the owners of the company are sold, and from which the owners receive the proceeds, is called a secondary offering. IPOs are almost always primary offerings, but may include a small number of shares held by the present owners. The placement of the newly issued stocks is conducted on the primary market. Most of the corporations enter the primary market with the help of investment banks. A firm that goes public is required to publish a prospectus. In general, this requirement is based on the governing regulations of the stock exchange where the firm is to be listed, on common law, and for European Union (EU) countries, on EU guidelines, which must be implemented in the legislation of the Member States of the EU.

In the IPO process, there are three major players: the issuing firm, the bank, and investors. Each will react rationally to preceding actions by other players and/or in anticipation of a rational response. The only meaningful way to model this situation is as an extensive form game. Furthermore, in IPOs there is substantial uncertainty and thus it is reasonable to model asymmetric, noisy information that is correlated among agents. Finally, the aftermarket price should aggregate information that the offer price could not – why else would we often observe substantial price-jumps? The nature of the problem therefore requires a model that incorporates three-player strategic considerations coupled with informational asymmetries. IPO is both the opportunity for a company to raise additional capital and an exit strategy for initial investors. The following Table 1 describes IPO alternatives. As it can be seen from the table above, debt financing has an advantage as it does not require the sharing of profits. On the other hand, it requires strict payment of interest and repayment of debt. For that the company should generate enough cash flow. Venture capital is a popular financing instrument on emerging markets. It can be simpler than IPO and focus on the future prospects rather than on current company situation. On the other hand, venture investors are more experienced and they allow extra discount for risk. Selling the company is another option of obtaining capital. However, it is suitable only for owners of the company and usually serves as an exit strategy for them. Selling the company may result in lower proceeds than an IPO.

Table 1. Analysis of Pros and Cons of IPO alternatives

Type	IPO Alternative	Pros	Cons
Debt	Commercial bank/lender	No sharing of profits	Dependent on sufficient net worth, income, or cash flow
Debt	Asset-based lending	No sharing of profits	Dependent on sufficient assets or cash flow – has higher borrowing costs
Debt/ Equity	Institutional	Can be simple – few parties involved	More sophisticated investors may negotiate a lower price
Debt/ Equity	Leverage ESOPs	An exit strategy or financing device with certain tax preferences	Company must have adequate security for lender (assets, income, or cash flow)
Converti- ble Debt/Equi- ty	Venture capital	Can be simpler; added experience and reputation is brought to the company; focus is more on future potential than on current security	More sophisticated investor-may result in lower pricing for the company, plus there is an expected 5 to 7 year exit
Other	R&D/Investment partnership or joint venture	Can result in favorably priced financing; could result in synergy and industry clout	Dependent on a viable technology or other intangibles; could result in a demanding partner
Other	Selling the company	Can permit a complete and certain exit by existing shareholders	May result in lower pricing than an IPO, loss of future upside tax considerations

Source: [5, 6, 11]

Each of the IPO alternatives has its specifics and can be implemented in particular situation. Ukrainian companies, which have decided to raise significant financing, are overwhelmingly high-growth companies, and their owners do not wish to exit the business, with average risk as for Ukrainian market and improved business model. As a result, for them traditional IPO will be an easier and the most beneficial way of raising capital.

Advantages of IPO:

- Prestige/reputation – the visibility for shareholders and their company is usually enhanced. For example, a regional company may more easily expand nationally following a stock offering due to the increased visibility.

- Ability to attract and keep key personnel – if a company is publicly owned, employee incentive and benefit plans are usually established in the form of stock ownership arrangements to attract and keep key personnel. Stock option plans, for example, may be more attractive to officers and other key personnel than generous salary arrangements due to the significant upside potential.

- Less dilution – provided the company and the market are ready, the former may achieve a better price that results in less dilution compared to other forms of equity financing for example on national markets.

At the same time we have defined some **disadvantages of IPO** as a form of raising capital: it is high expenses; another disadvantage is separate procedures are set out for admission to trading (without listing), which may be initiated by stock exchange members (brokers), the issuer, or the stock exchange itself; and listing, which may only be initiated by the issuer itself.

In order to issue shares for the **first level of listing should have the following requirements**: the issuer has been in existence for at least three years; net assets of the issuer are at least 100 mln UAH; annual sales for the previous financial year are at least 100 mln UAH; the issuer has been profitable for at least two out of the last three fiscal years; market capitalization of the issuer is at least 100 mln UAH; each month out of the last six

months at least 10 transactions were made and settled with the equities of the applicant on the stock exchange, and the average aggregate monthly value of such trades amounted to at least 1 mln UAH; the total number of the issuer's shareholders must be at least 500;

In order to issue shares for the **second level of listing should have the following requirements**: the issuer has been in existence for at least a year; net assets of the issuer are at least 50 mln UAH; annual sales for the previous financial year were at least 50 mln UAH; the issuer has been profitable in previous fiscal year; market capitalization of the issuer is at least 50 mln UAH; in each month of the last six months, at least 10 transactions were done and settled with the equities of an applicant on the stock exchange, and the average aggregate monthly value of such trades amounted to at least 0.25 mln UAH; the total number of the issuer's shareholders must be at least 100.

The comparative table of major company's expenses while conducting IPO on the European Stock Exchanges is shown in Table 2.

Table 2. Comparison of cost of listing on major European stock exchanges

Name of the exchange	First contribution	Annual contribution
Vienna Stock Exchange	1% of the placement	0.05% of the trade volume
Warsaw Stock Exchange	0.03% of the placement	0.02% of trade volume
London Stock Exchange (AIM)	180 pounds	4180 pounds

Source: [1,2,3]

Many factors play a role in determining the cost of an IPO, but in all cases these costs are significant. Outlined in the table below is the range of IPO costs that should be expected if you decide to go public.

Ukrainian companies are overwhelmingly moving towards the integration in global economy. New challenges and issues are being involved, requiring a new set of solutions and theoretical approaches. One of the everlasting needs of the company is the need for financing. With the opening of Ukraine's economy the variety of sources of finance is increasing, providing Ukrainian companies with the opportunity to benefit from the availability of new financing sources.

Peculiarity of pricing for Ukrainian IPOs, is the inclusion of their immense growth prospective, which are not available to companies in other countries. In order to reflect growth rates, Ukrainian companies should have higher multiples than their peers. In terms of pricing, choosing the moment to go public is an important timing decision. According to theoretical background stated above, the company should go public during its time of its growth maximization.

Ukrainian companies prefer European stock markets, such as Frankfurt Stock Exchange, Warsaw Stock Exchange, Alternative Investment Market (London Stock Exchange) and London Stock Exchange. It depends on different factors, like size of the company, conditions of preparation to IPO, costs of listing, location of stock market and so on. In Fig. 1 we can see the structure of the attracted money of the Ukrainian companies through IPO operations on the European Stock Exchanges. Ukrainian companies prefer to make placements on London Stock Exchange; it is near 1, 8 billion dollars of the USA attracted from IPO operations.

Ukrainian companies are overwhelmingly moving towards the integration in global economy. New challenges and issues are being involved, requiring a new set of solutions and theoretical approaches. One of the everlasting needs of the company is the need for

financing. With the opening of Ukraine's economy the variety of sources of finance is increasing, providing Ukrainian companies with the opportunity to benefit from the availability of new financing sources. In Table 3 we can see the biggest sum of money attracted by Ukrainian companies through IPO operations on the European Stock Exchanges.

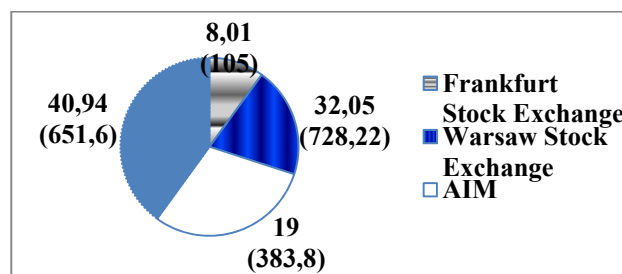


Fig. 1. The Structure of the attracted money of the Ukrainian companies through IPO on international stock markets % (million dollars of the USA)

Source: author's own modification

Table 3. The biggest sum of money attracted through IPO operations, million and dollars

Company	Sum of money attracted through IPO operations, million, dollars
Ferrexpo	424
Myronovskiy Hleboprodukt	371
Kerner	218
AvangardCo	208
KDD Group	143

Source: author's own modification

There are some very important procedure that companies should do in their activity for the successful placement on the European Stock Exchanges and follow the recommendations.

Recommendations for the companies:

1. Investors should know the company, the market, on which it operates, its operations and future strategy. And the strategy should be clear and consistent.

The compliance with this rule will allow the investors to adequately estimate company's value, growth opportunities and cost of capital. When the strategy and company structure is not clear, it suggests that the company is entitled to extra risks. In its turn, risk assumptions considerably lower company's value for investors.

2. The company should achieve the position of the absolute leader on the market.

As Shaus noted in his research the company should choose a right moment to conduct an IPO. The right moment includes the period, when the company reaches its maximum value and after which the growth rates of the company will start to slow down. It also includes the right current situation on the market where the placement is to take place. As IPO is a subject to investors' demand, a company should choose the moment, when there are enough funds available on the market and investors willing to invest in new companies.

3. Company's actions should be corresponded by its declared intentions regarding growth targets and other achievements.

When writing a prospectus of share issue the company should be extremely careful about the forward-looking information. On the stage of the placement overoptimistic company statements may result in successful company placement at the higher range of the shares offered. However the long-term implications of the deceiving in formations will be much more harmful to the company. Thus, the company should always state the realistic targets and do its best to achieve them. When a company states beforehand known unrealistic forecasts, the investors value company according to them. Thus, any difference in operating results will result in change in company's value and investors

4. The owner of the company should gather a team of highly-qualified professionals let them manage the company and prepare them for the IPO.

The value of a strong team of highly-qualified can hardly be overestimated. IPO is a complicated process involving the exact understanding of the functioning of the company, national and international market left alone the knowledge in economics. If the company owner decided to conduct an IPO, it is only then worthwhile when it is a high-quality IPO. In other case the IPO may be a bid disappointment for the company.

5. Offer investors more than they expect, motivate them to invest in the company.

Emerging markets are known for their immense growth opportunities. However, this idea is sometimes overused. Company management when conducting an IPO has to try to evoke investors' trust and win credibility.

Conclusions. New challenges and issues are being involved, requiring a new set of solutions and theoretical approaches. One of the everlasting needs of the company is the need for financing. With the opening of Ukraine's economy the variety of sources of finance is increasing, providing Ukrainian companies with the opportunity to benefit from the availability of new financing sources. In this research paper one of such sources, namely equity financing through initial share placement is studied.

The process of going public is also studied, including listing requirements of major stock exchanges. We determine major factors, which have influenced companies' performance on the stock exchange as well as correlation between the companies' share price trends with relevant indices and peer companies. Thus, the research of current IPO trends and identification of crucial items in IPO preparation and exercising in the future are highly valuable and relevant for current scientific discussion.

REFERENCES

1. *London Stock Exchange* [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.londonstockexchange.com>.
2. *Vienna Stock Exchange* [Electronic resource]. – Mode of access: <http://en.wienerborse.at/>.
3. *Warsaw Stock Exchange* [Electronic resource]. – Mode of access: www.gpw.pl.
4. *Ukrainian business magazine «Expert»* [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.expert.ua>
5. *Renaissance Capital IPO Center*. [Electronic resource]. – Mode of access: www.renaissancicapital.com/georr.rc/ipo-georr.rc.html.
6. *Rubtsov B.* Modern stock markets. – M.: Alpina Business Books, 2007. – 928 pg.
7. *Kanishchenko O.* International Marketing in Ukrainian enterprise's activities: – K.: Znannya, 2007. – 446 pg.
8. *Kozak U.* International Economics: Training Manual. 2nd Edition – K.: Centre of learning literature, 2008. – 1118 pg.
9. *Makarenko M.* Fundamentals of economic management in railway transport of Ukraine: [monograph] / M.V. Makarenko. – K.: KUETT, 2006. – 232 p.
10. *Rogach O.* International finance: Textbook / O. Rogach, A. Filipenko, T. Shemet; Ed. O. Rogach. –K.: Lybed, 2003. – 784 pg.
11. *Fyshchuk I.* Impact of IPO investment attractiveness on national markets / I. Fyshchuk // Investments: Practice and Experience. – K., 2012. – №1. – P. 10 – 14.

Науково-виробниче видання

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
ДЕРЖАВНОГО ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ ТРАНСПОРТУ**

Серія «Економіка і управління»

Випуск 30

Відповідальний за випуск: *М. В. Макаренко*

Головний редактор *О. В. Ємець*
Редактор *Н. В. Щербак*
Макет і верстка *В. О. Андрієнка*

Підписано до друку 03.03.15 р. Формат 60x84¹/₈.
Папір – для тиражувальних апаратів. Гарн. Таймс.
Друк – на ризографі.
Ум.-друк. арк. 35,57. Обл.-вид. арк. 22,39.
Зам. № 13/15. Наклад 150 прим.

Надруковано в Редакційно-видавничому відділі ДЕТУТ.
Свідоцтво про реєстрацію Серія КВ № 19980-9780ПР від 28.05.2013 р.
03049, м. Київ-49, вул. Миколи Лукашевича, 19