

Міністерство освіти і науки України
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

***Проблеми і перспективи
розвитку
підприємництва***

збірник наукових праць

№ 1(22), 2019

Харків

2019

Перелік напрямків (спеціальностей), за якими друкуються статті у збірнику наукових праць «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва»: 051 «Економіка»; 071 «Облік і оподаткування»; 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»; 073 «Менеджмент»; 075 «Маркетинг»; 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»; 281 «Публічне управління та адміністрування»; 292 «Міжнародні економічні відносини».

Свідчення про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації **КВ № 23528-13368 ПП** від **02.08.2018 р.**, видане Державною реєстраційною службою України

Згідно з Наказом Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019 року збірник внесено до **Переліку наукових фахових видань України у галузі економічних наук категорії «Б»**, у яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата економічних наук

Збірник внесено до Міжнародної наукометричної бази даних **Index Copernicus**

Друкується за рішенням Вченої ради Харківського національного автомобільно-дорожнього університету дозвіл № 19/19/5.14 від 31.05.2019 р.

Редакційна колегія

Головний редактор:	Щербак Валерія Геннадіївна , докт. екон. наук, професор, завідувач кафедри підприємництва та бізнесу, Київський національний університет технологій та дизайну
Заступник головного редактора:	Дмитрієв Ілля Андрійович , докт. екон. наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України, декан факультету управління та бізнесу, Харківський національний автомобільно-дорожній університет (ХНАДУ)
Відповідальний секретар:	Блага Вікторія Вікторівна , канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри економіки і підприємництва, ХНАДУ
Члени редколегії:	Васіляускайте Аста , докт. екон. наук, професор, завідувач кафедри фінансової індустрії, Університет Миколаша Ромеріса, Литва; Іванілов Олександр Семенович , докт. екон. наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України, завідувач кафедри економіки і підприємництва, ХНАДУ; Картасова Єкатерина , доктор соціальних та економічних наук, доцент кафедри обліку та фінансів, Університет Мідлсекса, Велика Британія; Криворучко Оксана Миколаївна , докт. екон. наук, професор, завідувач кафедри управління та адміністрування, ХНАДУ; Лаце Наталія , докт. екон. наук, професор, завідувач кафедри корпоративних фінансів та економіки, Ризький технічний університет, Латвія; Левченко Ярослава Сергіївна , доктор філософії з галузі «Соціальні та поведінкові науки», доцент кафедри економіки і підприємництва, ХНАДУ; Маліков Володимир Васильович , докт. держ. упр., професор, завідувач кафедри обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин, ХНАДУ; Мищенко Володимир Акимович , докт. екон. наук, професор, завідувач кафедри міжнародного бізнесу та фінансів, Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»; Попова Надія Василівна , докт. екон. наук, професор, завідувач кафедри маркетингу та торговельного підприємництва, Харківський торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету (ХТЕІ КНТЕУ); Третяк Вікторія Павлівна , докт. екон. наук, доцент, завідувач кафедри управління та адміністрування, ННІ «Каразінська школа бізнесу», Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна; Шевченко Інна Юріївна , канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри економіки і підприємництва, ХНАДУ; Шинкаренко Володимир Григорович , докт. екон. наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України, професор кафедри управління та адміністрування, ХНАДУ.

Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – № 1 (22) – 2019. – Харків: Стиль-Издат, 2019. – 210 с.

Адреса видавця:

61002, вул. Ярослава Мудрого, 25

Харків, Україна

Контактний телефон/факс:

(057) 738-77-87 – відповідальний секретар

E-mail: blagavikvik@meta.ua

Електронну версію збірки можна знайти на нашому сайті

<http://ppb.khadi.kharkov.ua/>

ISSN 2226-8820

УДК 338.486.4

- Відповідальність за достовірність наданої інформації несуть автори публікації
- Редакція може не поділяти точки зору авторів, а публікувати статті в порядку обговорення
- Статті друкуються в авторській редакції
- Статті для публікації відбираються на умовах конкурсу та внутрішнього рецензування

© колектив авторів, 2019

© ХНАДУ, 2019

ЗМІСТ

<i>Popova A.M.</i>	INVESTMENT AND INNOVATION ACTIVITY IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION CHANGES IN THE TRANSPORT PROCESSES OF THE COUNTRY	4
<i>Благой В.В., Янченко Н. В., Тихомирова А. О., Блага В.В. Бурик Ю. І.</i>	ПІДТРИМКА МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ З МЕТОЮ ПОСИЛЕННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ АКТИВНОСТІ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ	14
	КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ХАРЧОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ У КОНТЕКСТІ ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ РОЗВИТКУ	25
<i>Вербицька В.І., Ковальова Т.В., Попова А.М., Хорошилова І.О. Дяченко К.С.</i>	МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОБЛІКУ ТА КАЛЬКУЛЮВАННЯ ВИТРАТ ПО ІННОВАЦІЙНИМ ПРОЕКТАМ	34
	СИСТЕМА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДІЯЛЬНОСТІ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ У РОЗРІЗІ ЇЇ ФУНКЦІОНАЛЬНИХ СКЛАДОВИХ	45
<i>Касатонова І.А.</i>	УТОЧНЕННЯ СУТНОСТІ ПОСЛУГИ У РИНКОВІЙ ЕКОНОМІЦІ	60
<i>Кирчата І. М., Шершенюк О.М. Кудрявцева О.В.</i>	ОЦІНКА РЕЗЕРВІВ ЗРОСТАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА УПРАВЛІННЯ ТАЛАНОВИТИМИ СПІВРОБІТНИКАМИ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	68
<i>Левченко Я.С.</i>	ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА: ВІД ІСТОРІЇ ДО СЬОГОДЕННЯ	90
<i>Лысанова А.М.</i>	ОБ УСЛОВИЯХ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ КОЛЛЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ В БИЗНЕСЕ	101
<i>Поясник Г.В.</i>	ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НАЦИОНАЛЬНОГО И ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОГО РЫНКА В КОНТЕКСТЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	110
<i>Приходько Д.О. Прокопенко М.В.</i>	НОВА ПАРАДИГМА МАРКЕТИНГУ	119
	КОНЦЕПЦІЯ ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДИКИ «ШВИДКОГО» ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПІДПРИЄМСТВІ	128
<i>Солопун Н.М., Пономарьова Н.В.</i>	ДІАЛЕКТИКА СОЦІАЛЬНО-ПЕРЕТВОРЮВАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В СФЕРІ УПРАВЛІННЯ	139
<i>Токар І.І.</i>	ТРАНСПОРТНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ	153
	СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ	164
<i>Третьак В. П., Василечко Н. Я.</i>	АЛГОРИТМ СТВОРЕННЯ САЙТУ ЯК ІНСТРУМЕНТУ УПРАВЛІННЯ ІНТЕРНЕТ-КОМУНІКАЦІЯМИ	164
	СТЕЙКХОЛДЕРІВ У СФЕРІ АЛЬТЕРНАТИВНОЇ ЕНЕРГЕТИКИ	180
<i>Шевченко І.Ю.</i>	АЛГОРИТМ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЕЛЕМЕНТІВ МОДЕЛІ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ	180
	АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ	200
<i>Юрченко О.В., Деділова Т.В.</i>	ОПТИМІЗАЦІЯ ЕКОЛОГІЧНИХ РИЗИКІВ ПРИ БУДІВНИЦТВІ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ	200

INVESTMENT AND INNOVATION ACTIVITY IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION CHANGES IN THE TRANSPORT PROCESSES OF THE COUNTRY

Popova A.M., ph.D.

Kharkov National Automobile and Highway University

Problem resolution. Global globalization processes have a direct impact on international economic relations, and from here it is possible to explore the multifunctional activity of the transport complex. Transport carries out simultaneously two tasks: the first easy movement of goods and passengers from one geographical point to another, and the second is deeper economic content, performing a leveling effect in the economies of countries (moving surpluses, balancing price imbalances in the economies of neighboring regions, compensating for insignificant amount of resources, other).

So Ukraine, due to its geographical position, is part of the European transport system. Thus, the efficiency of the transport system of Ukraine, as part of the pan-European transport system, greatly enhances the attractiveness of the Ukrainian economy for investment activity, while increasing the competitive advantages of Ukrainian enterprises, not only in transport industries.

Analysis of recent research and publications. The aforementioned broad range of economic aspects of the transport process also directly depends on the practical issues of the transport process. Legislative issues are set out in the following legislative acts: Road Transport Legislation (2344-14), Laws of Ukraine "On Transport" (232/94-VR), "On Road Traffic" (3353-12), current international treaties and other normative- legal acts in the field of road transport [1, part 2; 2].

In the work of Zadvornyi Yu.V. [3] defines the criteria for assessing transport infrastructure. To such criteria, the author includes criteria that reflect the characteristics of the transportation process (cost, time of transportation of goods, etc.), and criteria that reflect the activities of the transport complex, or a separate economic entity in general (the share of services performed in this segment of the market, quality indicators of labor, etc). The method proposed by the author is aimed at the complex solution of the acute problems of the development of regional transport infrastructure. One of the classic studies of the problems of urban and regional development, depending on the configuration of the transport network, is work [4]. The paper [5] proposes a method for determining the efficiency of a transport network based on a new criterion aimed at controlling the fleet of vehicles.

Formulation of the problem. Identification of deficiencies in the operation of the transport network and ways to overcome them.

Presentation of the main material. For an integrated approach to assessing the transport complex of Ukraine in the context of globalization [6, 102-104], one should pay attention to the following issues:

- the reduction of the cost of moving by road leads to an increase in traffic, which results in traffic congestion in the "bottlenecks" and the complexity of the motor transport;

- in the water transport there are oriental issues, causing queues for berthing, queues in the loading and loading booths, the "paper" component of the maritime transport remains a separate issue (a large number of papers accompanying documents and a bill of lading);

- air transport is among the issues to be solved by "busy" air routes, increasing the simultaneous movement of which increases the danger of aircraft, the separate components are the overload of landing points and airport terminals, the latest changes in the law also add organizational problems in the form of personnel strikes and other;

- general problems in the execution of all types of international traffic are the implementation of mandatory customs procedures, which is sometimes a separate issue in the peak periods of loading of traffic flows, the complicating factor is the change in the technical scheme of checking the quality of goods and other methods of regulation of export and import activities;

- environmental problems are not generally accepted parts of the economic evaluation of the region, but the importance of environmental safety of the environment should be considered as one of the most important. The above issues began to be dealt with in the Resolution "On Approval of the Concept for the Reform of the Transport Sector of the Economy" (Decree of November 9, 2000, No. 1684, 2).

All this is accompanied by growing competitive advantages, which can only be achieved through innovative solutions. The priority is determined by the expansion of international cooperation, the development of transport infrastructure is allocated to integration processes.

As a rule, the development of transport in each state or region is influenced by the following factors:

- territorial, that is geographic location with respect to the main international cargo and passenger flows;

- own cargo and passenger potential of the state or region, which is an integral part of social and economic potential;

- compliance of the policy of states or their groups about the development and operation of transport systems.

Transport industry - a very complex industry with a multitude of highly specialized nuances. It overlaps many interests, as transport serves all sectors of the economy at different stages of production, distribution and consumption. All this in aggregate outlined a range of problems that require an immediate solution.

The transport system should become more technological, which should be more intensive to apply logistics and innovative technologies, while paying special attention to various aspects of transport safety and environmental protection. In order to overcome the main problems of the last decades, due to the aging and reduction of the rolling stock fleet and the deterioration of its technical condition,

there is a reduction in the volume of passenger transportation and transport operations, the deterioration of the quality and safety of transport services.

In the current conditions of the signing of the Association Agreement between Ukraine and the European Union, these issues become even more urgent as they determine the need for adaptation and modernization of the transport economy and all its technical regulations to the standards of the European Union, which in turn requires the purchase of modern rolling stock and expansion legislative framework of Ukraine on implementation of decisions of the European Union in the field of transport. In this regard, the CMU adopted a plan of measures for the implementation of directives concerning, inter alia, the transport sector, while the Ministry of Infrastructure has drafted strategic plans for the development of certain types of transport by 2030, which is the continuation of the development of comprehensive measures to improve the state of the transport system of Ukraine . The beginning was made when drafting the Ukraine-2020 Strategic Plan for Sustainable Development when strategic plans for the development of individual modes of transport for the period up to 2020 were envisaged, which included the implementation of a set of measures aimed at admitting private capital and stimulating competition, the introduction of strategic planning for the development of transit the potential of Ukraine. In particular, the draft strategic plan for the development of road transport and road transport provided for the following actions: modernization of the existing road management system, reconstruction and / or technical maintenance of the road network, efficient management of the use of the automobile network, improvement of the quality and safety of passenger and cargo transportation services. To this end, it was expected to develop long-term strategic plans and support the creation of an integrated motor and road management system in place in the EU. Integrated road transport management includes management technologies and road safety measures. In the case of the development of an efficient integrated transport management system and its implementation, it is expected to reduce traffic and travel costs; effective prevention of an accident; Improving road management thanks to new managerial technologies. The new Cabinet of Ministers Regulation No. 430 of May 30, 2018 "On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the Period up to 2030" states the following: the lack of conformity of the transport network of Ukraine with the European transport standards and overcoming the problem of dependence of passenger transportation on privileged passenger transportation, their loss-making for transport enterprises; improper quality of transport services.

The following disadvantages were highlighted: systemic underfunding, inadequate maintenance of infrastructure and transport, technical backwardness, which already threatens national security; use of cars with internal combustion engines; insufficient speed of rail transport; low competitiveness of transport services. The implementation of the provisions of this Strategy, according to the developers, will enable strengthening the institutional capacity of organizations involved in the process of harmonizing Ukrainian legislation with the EU and will create grounds for strengthening the mechanism for monitoring its implementation in order to obtain a high-tech transport system. The achievements of the preliminary

development were set: the achievement of the strategic goals will be reflected in the increase of cargo turnover by 30 million tons, the attraction of investments in the amount of \$ 2 billion, the growth of transit traffic, the annual increase in the economic effect of optimizing logistics in ports, the inclusion of Ukraine in the whitelist of the Paris Memorandum the control of ships by the state of the port, reducing the number of accidents by sea. The list of tasks that developers consider necessary to solve problems is, firstly, to overcome information errors by improving the system for processing statistical data; transfer of greater powers to local executive bodies and increase the productivity of their work; a systematic approach to the development of a national transport network and the use of successful world experience in overcoming such problems with integrated measures taking into account foreign economic relations and regional peculiarities and standards of the EU; and above all greater transparency in work due to new methods of work and technical means; the transition from policy work with consumers to interactive communication; reduction of the influence of public transport system management; improvement of regulatory and legal framework for the development of intermodal, multimodal transport, transport logistics; ensuring the development of multimodal transport technologies and infrastructure complexes to ensure interaction between different modes of transport; harmonization of development of port infrastructure (railway approaches, highways) and port capacity; reducing the processing time of cargo and formalities by simplifying administrative procedures for international transport; provision of development of a priority network of motorways; the introduction of European standards for the design, development and maintenance of highways, improving the level of road quality and the justification for choosing its type, in particular by gradually restoring the performance characteristics of the road network; improvement of quality and durability of highways on the basis of design estimates and conclusions of the feasibility study; the development of a network of road service points to ensure compliance with the requirements of the modes of work and rest of drivers in accordance with the European Agreement on the Work of Crews of Vehicles Performing International Road Transport (EUTRA) (Law of Ukraine of September 7, 2005, No. 2819-IV), and regulations; the introduction of long-term contracts for the maintenance of roads on the basis of their work and the final results; and other measures relating to aviation, rail and waterborne transport.

The problems that need to be resolved are a lot of parametric ones, however, they have the following main areas: lack of funds, inappropriate tax policy, lack of unambiguous job evaluation criteria, low resource management efficiency, poor quality of rolling stock technical condition and its morale (according to experts, it is near 98%), the absence of an effective mechanism of legislation in the field of transport, complexity in the field of currency regulation, the absence of investment and innovation programs with the support of the state, the lack of involvement of private capital to work in the transport sector, and other issues that were not included in this analysis concerning air, rail, water and public transport.

Conclusions. Having extensive transport infrastructure and at the crossroads of the most important areas of world trade between Europe, Asia and other continents,

Ukraine has all the prerequisites for sustainable development of the transport industry within the framework of well-balanced state policy. All these issues are multicomponent components of the formula for assessing the performance of Ukraine's motor transport, changes in which due to globalization changes in the world and the expansion of borders. Competitiveness in the European market for transport services is so high that, in order to create the appropriate level of the national transport system, each component of a complex transport system is a factor affecting the efficiency of all system parameters. The expected results of this program include: modernization of the transport infrastructure of the national model; introduction of full cycle of transport infrastructure; renewal of fixed assets not less than 90%; growth of private investments up to 10 billion UAH per year; from funding and subsidies to early planning; production of rolling stock at domestic enterprises; as well as other events.

Перелік посилань

1. Закон України «Про автомобільний транспорт». Відомості Верховної Ради України від 01.06.2001, № 22: сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 9.03.2019).
2. Постанова «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки» (постанова від 9 листопада 2000 р. № 1684, 2): сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF> (дата звернення: 9.03.2019).
3. Задворный Ю. В. Критерии оценки развития транспортной инфраструктуры региона. *Российское предпринимательство*. 2011. Вып. 1 (175). С. 163 – 68.
4. Агасьянц А.А. *Развитие сети автомобильных магистралей в крупнейших городах. Транспортно-градостроительные проблемы*: монография. М.: АСВ, 2010. 248 с.
5. Terelius H., Johansson K.H. An efficiency measure for road transportation networks with application to two case studies. *IEEE 54th Annual Conference on Decision and Control (CDC)*. 2015. P. 28-35.
6. Johansson B. Transport Infrastructure Inside and Across Urban Regions: Models and Assessment Methods. *Joint Transport Research Centre*. 2007. 35 p.
7. Popova AM Globalization as a factor of Ukraine's development Problems and prospects of entrepreneurship development. *Sb. sciences works of KHNADU*. Kharkiv: KhNADU. 2015. №2 (9). P. 101-106.
8. Методика інтегральної інвестиційної привабливості підприємств та організацій: Наказ від 23.02.1998 р. № 22. Агентство з питань запобігання банкрутству підприємств та організацій: сайт. URL: <http://rada.gov.ua> (дата звернення: 9.03.2019).
9. Кузьмін О. Є. Формування та використання інвестиційних портфелів підприємства: методологія та інструментарій: монографія, Львів: Центр Європи, 2017. 189 с.
10. Інвестиційна привабливість підприємства: колект. монографія / за заг. ред. Т. Є. Андрєєвої. Харків: Панов А. М., 2016. 89 с

11. Кірсанова В. В. , Волощук Л. О., Філіппова С. В. Обліково-аналітичні інструменти управління реальними інвестиціями підприємства у процесі інноваційного розвитку: монографія. Одеса: Апрель, 2015. 197 с.

References

1. Law of Ukraine "On Road Transport" [Zakon Ukrainy «Pro avtomobilnyi transport»], *Information from the Verkhovna Rada of Ukraine dated 01.06.2001*, No. 22, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (last accessed 9.03.2019).

2. Resolution "On Approval of the Concept for the Reform of the Transport Sector of the Economy" [Postanova «Pro zatverdzhennia Kontseptsii reformuvannia transportnoho sektoru ekonomiky»], (Decree of November 9, 2000, No. 1684, 2), available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF> (last accessed 9.03.2019).

3. Zadvornyy, Yu. V. (2011), Criteria for assessing the development of transport infrastructure in the region [Kriterii otsenki razvitiya transportnoy infrastruktury regional], *Russian business*, Vol. 1 (175), P. 163 - 68.

4. Agasyants, A. A. (2010), *The development of a network of highways in major cities. Transport and town planning problems: monograph* [Razvitie seti avtomobil'nykh magistralei v krupneyshikh gorodakh. Transportno-gradostroitel'nye problemy: monografiya], M.: DIA, 248 p.

5. Terelius, H., Johansson, K. H. (2015), An efficiency measure for road transportation networks with application to two case studies, *IEEE 54th Annual Conference on Decision and Control (CDC)*, P. 28-35.

6. Johansson, B. (2007), Transport Infrastructure Inside and Across Urban Regions: Models and Assessment Methods, *Joint Transport Research Centre*, 35 p.

7. Popova, A. M. (2015), Globalization as a factor of Ukraine's development Problems and prospects of entrepreneurship development, *Sb. sciences works of KHNADU*, Kharkiv: KhNADU, №2 (9), P. 101-106.

8. Method of Integral Investment Attractiveness of Enterprises and Organizations (1998), [Metodyka intehranoi investytsiinoi pryvablyvosti pidpriemstv ta orhanizatsii], No. 22, Agency for the Prevention of Bankruptcy of Enterprises and Organizations, available at: <http://generates.gov.ua> (last accessed March 9, 2019).

9. Kuzmin, O. E. (2017), *Formation and use of enterprise investment portfolios: methodology and tools: monograph* [Formuvannia ta vykorystannia investytsiinykh portfeliiv pidpriemstva: metodolohiia ta instrumentarii: monohrafiia], Lviv: Center of Europe, 189 p.

10. *Investment attractiveness of the enterprise: a collection. monograph* (2016), [Investytsiina pryvablyvist pidpriemstva: kolekt. monohrafiia], for colleges edit T. E., Andreeva, Kharkiv: Panov, A. M., 89 p.

11. Kirsanova, V. V., Voloshchuk, L. O., Filippova, S. V. (2015), *Accounting and analytical tools of management of real investments of the enterprise in the process of innovation development: monograph* [Oblikovo-analitychni instrumenty

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 330.339; JEL Classification: D25

Попова А.М. ІНВЕСТИЦІЙНА ТА ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ В УМОВАХ ЗМІН ГЛОБАЛІЗАЦІЇ У ТРАНСПОРТНИХ ПРОЦЕСАХ КРАЇНИ

Мета дослідження полягає в виявленні недоліків в роботі транспортної мережі та шляхи їх подолання. **Методика дослідження.** Для досягнення поставленої мети у науковій роботі були використані такі загальнонаукові та спеціальні методи і прийоми дослідження: методи узагальнення та комплексного підходу – для уточнення теоретичних питань формування транспортного комплексу країни, та важелями впливу на виявленні недоліка та вади у транспортній системі країни. **Результати дослідження.** Проведений огляд сучасного стану транспортного комплексу України дає можливість зробити висновок, що необхідні зміни та використання нових методів у роботі для підвищення рівня конкурентоспроможності послуг, у яких з'явилися нові характеристики і відповідно необхідне використання нових ринкових інструментів, котрі потребуються як на рівні підприємства та і на галузевому, транспортної системи країни загалом. Так використання нових засобів у транспортній системі дозволяє вирішити декілька завдань, що постають перед постачальниками транспортних послуг, як то: зняття додаткового тягарю з підприємців у вигляді втрат при транспортуванні шляхом підвищення якості дорожнього покриття та комплексу заходів щодо підвищення якості шляхів сполучення і як наслідок зниження собівартості кінцевого продукту (збільшення ефективності виробництва товарів та послуг), а для споживачів пасажирських перевезень є важлива економічна доступність транспортних послуг що дає певно свободу пересування та доступність транспортних послуг для всіх верств населення. Системні зміни у роботі та інноваційні впровадження дозволять не тільки підвищити якість послуг, а й встати на один рівень з європейськими транспортними компаніями. Так знизивши собівартість послуг та підвищивши їх якість можна задовольнити потреби власних споживачів на території країни та забезпечити додатковий валютний дохід за рахунок міжнародних перевізників, послуг з міжнародної доставки вантажів та пасажирів. Усі зазначені питання являються багатокomпонентними складові формули оцінки роботи автотранспорту України, зміни у якому внаслідок глобалізаційних змін у світі та розширення кордонів. Конкурентоспроможність на європейському ринку транспортних послуг це настільки високий рівень, що для створення відповідного рівня національної транспортної системи кожний компонент складної транспортної системи є чинником впливу на ефективність усіх параметрів системи. **Наукова новизна.** Визначено на основі питань розвитку транспорту більш комплексне і повне визначення питань виникаючих у транспортному комплексі а шляхів їх подолання з метою підвищення рівня

конкурентоздатності вітчизняної транспортної системи, а також можливості залучення додаткових інвестиційних коштів та впровадження інновацій як вітчизняних так і іноземних. **Практичне значення отриманих результаті** полягає саме у впливі на зазначені вище фактори з максимальної ефективністю дасть значний поштовх для розвитку всієї транспортної системи України в цілому і автомобільного транспорту зокрема, такі як: завантаженості автомобільних шляхів у «пікові періоди» та нерівномірність потоків, покриття автомобільних доріг та дороги з твердим покриттям (останнім часом постало важливе питання руху у літній час при значному підвищенні температури великовантажного рухомого складу) та інші питання загального характеру, а також ті які враховують специфіку української транспортної мережі.

Ключові слова: транспортна система, інвестиції, інновації, міжнародне співробітництво, рухомий склад, інфраструктура.

УДК 330.339; JEL Classification: D25

Попова А.Н. ИНВЕСТИЦИОННАЯ И ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИОННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ В ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССАХ СТРАНЫ

Цель исследования заключается в обнаружении недостатков в работе транспортной сети и пути их преодоления. **Методика исследования.** Для достижения поставленной цели в научной работе были использованы такие общенаучные и специальные методы и приемы исследования: методы обобщения и комплексного подхода - для уточнения теоретических вопросов формирования транспортного комплекса страны, и рычагами влияния на выявлении недостатков и недостатки в транспортной системе страны. **Результаты исследования.** Проведенный обзор современного состояния транспортного комплекса Украины позволяет сделать вывод, что необходимые изменения и использования новых методов в работе для повышения уровня конкурентоспособности услуг, в которых появились новые характеристики и соответственно необходимо использование новых рыночных инструментов, которые требуются как на уровне предприятия и на отраслевом, транспортной системы страны в целом. Так использования новых средств в транспортной системе позволяет решить несколько задач, стоящих перед поставщиками транспортных услуг, как: снятие дополнительного бремени с предпринимателей в виде потерь при транспортировке путем повышения качества дорожного покрытия и комплекса мероприятий по повышению качества путей сообщения и как следствие снижение себестоимости конечного продукта (увеличение эффективности производства товаров и услуг), а для потребителей пассажирских перевозок важная экономическая доступность транспортных услуг что дает определенную свободу передвижения и доступность транспортных услуг для всех слоев населения. Системные изменения в работе и инновационные внедрения позволят не только повысить качество услуг, но и встать на один уровень с европейскими транспортными компаниями. Так снизив себестоимость услуг повысив их качество можно удовлетворить потребности собственных потребителей на территории страны и

обеспечить дополнительный валютный доход за счет международных перевозчиков, услуг по международной доставке грузов и пассажиров. Все указанные вопросы являются многокомпонентными составляющие формулы оценки работы автотранспорта Украины, изменения в котором в результате глобализационных изменений в мире и расширение границ. Конкурентоспособность на европейском рынке транспортных услуг это настолько высокий уровень, для создания соответствующего уровня национальной транспортной системы каждый компонент сложной транспортной системы является фактором влияния на эффективность всех параметров системы. **Научная новизна.** Определен на основе вопросам развития транспорта более комплексное и полное определение вопросов возникающих в транспортном комплексе а путей их преодоления с целью повышения уровня конкурентоспособности отечественной транспортной системы, а также возможности привлечения дополнительных инвестиционных средств и внедрения инноваций как отечественных так и иностранных. **Практическое значение полученных результатов** заключается именно в воздействии на указанные выше факторы с максимальной эффективностью даст значительный толчок для развития всей транспортной системы Украины в целом и автомобильного транспорта в частности, такие как: загруженности автомобильных дорог в «пиковые периоды» и неравномерность потоков, покрытие автомобильных дорог и дороги с твердым покрытием (в последнее время встал важный вопрос движения в летнее время при значительном повышении температуры большегрузного подвижного состава) и другие вопросы общего характера, а также те, которые учитывают специфику украинской транспортной сети.

Ключевые слова: транспортная система, инвестиции, инновации, международное сотрудничество, подвижной состав, инфраструктура.

УДК 330.339; JEL Classification: D25

Popova A.M. INVESTMENT AND INNOVATION ACTIVITY IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION CHANGES IN THE TRANSPORT PROCESSES OF THE COUNTRY

Purpose of the study is to identify shortcomings in the work of the transport network and ways to overcome them. **Methodology of research.** To achieve this goal in scientific work the following general scientific and special methods and techniques of research were used: methods of generalization and integrated approach - to clarify the theoretical issues of formation of the transport complex of the country, and levers of influence on the detection of deficiencies and defects in the transport system of the country. **Findings.** The conducted review of the current state of the transport complex of Ukraine makes it possible to conclude that the necessary changes and the use of new methods in the work to improve the level of competitiveness of services, in which new characteristics appeared, and therefore, the use of new market instruments that are needed both at the enterprise level and on the sectoral, transport system of the country as a whole. Thus, the use of new means in the transport system allows to solve several problems facing transport service providers, such as: removal

of additional burdens from entrepreneurs in the form of losses during transportation by improving the quality of road cover and a set of measures to improve the quality of the routes and as a consequence of lower cost the final product (increasing the efficiency of production of goods and services), and for consumers of passenger transportation is an important economic affordability of transport young men giving some freedom of movement and availability of transportation services for all segments of the population. System changes in work and innovative implementation will not only improve the quality of services, but also get on the same level with European transport companies. So lowering the cost of services and improving their quality can be met by the needs of their own consumers in the country and provide additional foreign exchange earnings at the expense of international carriers, international cargo delivery services and passengers. All of these issues are multicomponent components of the formula for assessing the performance of Ukraine's motor transport, changes in which due to globalization changes in the world and the expansion of borders. Competitiveness in the European transport services market is so high that, in order to create the appropriate level of the national transport system, each component of a complex transport system is a factor affecting the efficiency of all system parameters. **Originality.** Based on transport development issues, a more comprehensive and complete definition of the issues arising in the transport complex and ways to overcome them in order to increase the competitiveness of the domestic transport system, as well as the possibility of attracting additional investment funds and the introduction of innovations both domestic and foreign. **Practical value** is precisely the effect on the above-mentioned factors with maximum efficiency, which will give a significant impetus to the development of the whole transport system of Ukraine as a whole and road transport, in particular, such as: traffic congestion in "peak periods" and uneven flows, coverage of highways and hard-surfaced roads (recently, an important issue of traffic in the summer was a significant increase in the temperature of the heavy-duty rolling stock) and other general issues nature and those that take into account the specifics of Ukrainian transport network.

Key words: transport system, investments, innovations, international cooperation, rolling stock, infrastructure.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Попова Анжела Миколаївна – кандидат технічних наук, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин, м. Харків, Україна; e-mail: angelikaropova@meta.ua; Моб. 097-464-37-77.

Попова Анжела Николаевна – кандидат технических наук, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры учета, налогообложения и международных экономических взаимоотношений, г. Харьков, Украина.

Popova Anzhela - Candidate of Sciences (Technical), Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Accounting, Taxation and International Economic Relations, Kharkiv, Ukraine.

ПІДТРИМКА МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ З МЕТОЮ ПОСИЛЕННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ АКТИВНОСТІ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

Благой В.В., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний університет будівництва та архітектури

Янченко Н. В., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний університет будівництва та архітектури

Тихомирова А. О.

Харківський національний університет будівництва та архітектури

Блага В.В., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Зараз малий та середній бізнес є одним з найважливіших елементів ринкової економіки, без якого не можливий гармонійний розвиток країни. Економічне зростання залежить від розвитку підприємницької діяльності, оскільки це сприяє насиченню та диверсифікації ринків, при цьому дає змогу компенсувати витрати ринкової економіки (кон'юнктурні коливання, безробіття та кризові явища). При цьому в країні відсутня цілісна система підготовки людей до самостійної професійної діяльності, існує розрізнена мережа освітніх структур підготовки підприємців, економічна підготовка школярів і студентів здійснюється у відриві від отримання практичних навичок, відсутня послідовність у навчанні підприємницької діяльності на різних рівнях навчання. Це актуалізує необхідність дослідження проблем розвитку малого та середнього підприємництва.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Проблеми розвитку та ефективності роботи малого і середнього підприємництва досліджували такі вчені, як: Дмитрієв І.А. [1], Власенко І. В. [2], Буряк Л.Д. [3], Кириченко О.А., Ваганів К.Г. [4], Васильєва Д. В. [5], Варналій З.С. [6], Виговська В.В. [7], Должанський І.З., Загорна Т.О. [8], Єрмошенко М.М., Стороженко О.А. [9] та інші.

Сучасний рівень розвитку малого і середнього підприємництва в країні, за аналітичними звітами державних структур, оцінюється як недостатній і який суттєво постраждав в кризовій ситуації. Ставлення до підприємництва відображає загальне сприйняття населенням підприємництва та оцінку індивідами своїх підприємницьких здібностей.

Наявність людей, не тільки готових розпізнати нові бізнес-можливості, але і мають достатньо знань та досвіду для їх реалізації, значно впливає на розвиток країни.

Невирішені складові загальної проблеми. Багато науковців у своїх працях розглядали процес становлення середнього та малого бізнесу в Україні,

аналізували його розвиток в умовах глобалізації. Досліджені питання фінансових форм підтримки малого та середнього бізнесу, доведена необхідність зниження частки субсидій і розвиток кредитно-гарантійних форм підтримки. Нефінансові форми підтримки малого та середнього бізнесу потребують більш детального аналізу, виникла необхідність визначення підходів до єдиної системи навчання і консультування представників малого та середнього бізнесу, розробки навчальних програм, створення єдиного освітнього порталу для суб'єктів малого і середнього підприємництва, розвитку молодіжного підприємництва та пошуку нових моделей формування підприємницьких компетенцій.

Формулювання цілей статті. Дослідити основні проблеми розвитку малого та середнього бізнесу в Україні, запропонувати нефінансові форми підтримки малого та середнього бізнесу з метою посилення підприємницької активності та ролі малого та середнього бізнесу в національній економіці.

Виклад основного матеріалу дослідження. Середній та малий бізнес мають великий потенціал для оптимізації питань розвитку суспільства та економіки. Певною особливістю малого та середнього підприємства є характерно висока інтенсивність використання різних видів ресурсів і постійне прагнення до збільшення їх оптимальної кількості, забезпечення раціональних для певних умов пропорцій. Ця ситуація є одним з найважливіших факторів досягнення оптимальних показників економіки та суспільства в цілому. Адже важливо переглянути можливі шляхи покращення рівня малого та середнього підприємництва. На 2017 рік в Україні було 383 великих підприємств, 14832 середніх та 291154 малих підприємств (таблиця 1) [10]. Частка малих підприємств 95,47% (рисунок 1) [10], але це не забезпечує їм певної стабільності та призводить до короткострокової діяльності та банкрутства.

Таблиця 1

Кількість підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства за 2011-2017 роки [10]

Роки	Усього	Підприємства			
		Великі	Середні	Малі	З них
					Мікро-підприємства
2011	375695	659	20753	354283	295815
2012	364935	698	20189	344048	286461
2013	393327	659	18859	373809	318477
2014	341001	497	15906	324598	278922
2015	343440	423	15203	327814	284241
2016	306369	383	14832	291154	247695
2017	338256	399	14937	322920	278102

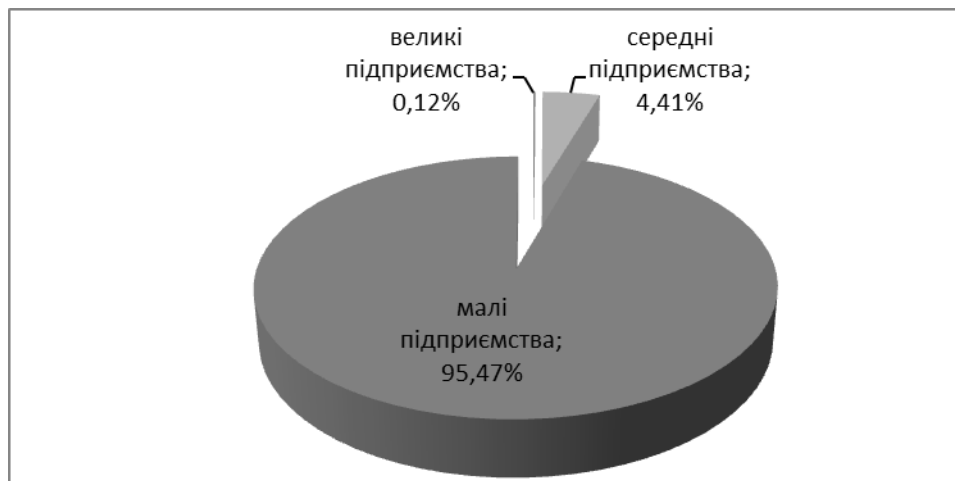


Рис. 1. Структура підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі [10]

Мале підприємництво в Україні поставлено в скрутні умови існування, пов'язані з різними проблемами, які змушують малі фірми йти в тінь, діяти за рамками законодавства, або ведуть до руйнування і банкрутства.

Функціонування малого підприємництва також визначається на мікрорівні принципом взаємодії ринку та держави. І. Власенком були сформульовані принципи гармонійного функціонування малого бізнесу в національній економіці, які представлені на рис. 2 [2, с. 8].

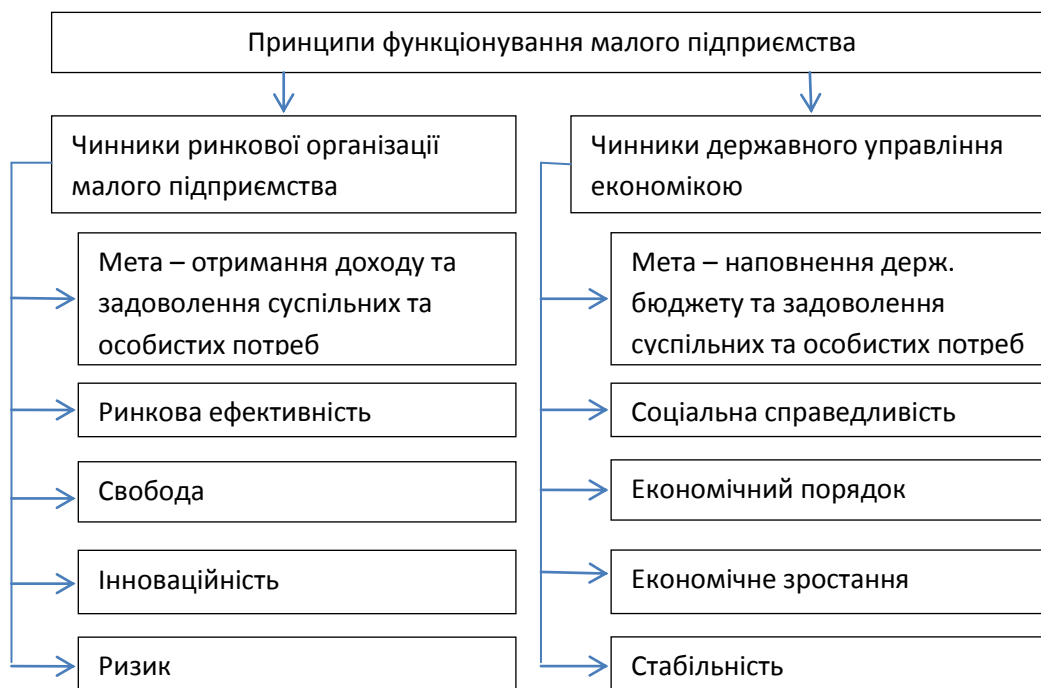


Рис. 2. Принципи функціонування малого підприємства[2, с. 8]

Орієнтуючись на дані чинники, можна сказати, що держава є регулятором економічних відносин і її роль у розвитку малого та середнього підприємництва

дуже велика. На сьогодні присутня негативна динаміка макроекономічних показників. Саме це впливає на розвиток малого та середнього бізнесу в країні. Оскільки спостерігається обмеженість внутрішнього попиту, криза збуту на внутрішньому ринку у зв'язку з браком вільних фінансових коштів підприємств, зниження реальних доходів населення, незначна інвестиційна активність, відсутність переливу коштів з фінансового в реальний сектор економіки, обмеженість кредитів.

До головних проблем українського малого бізнесу можна віднести:

- труднощі нормативно-правового характеру, тобто непродуманість державної політики щодо малих підприємств. В Україні досить слабка система державної підтримки малих фірм, неефективність податкового законодавства і часто організаційно-правову форму підприємства обирають не за принципом найбільш ефективного управління бізнесом, а з існуючих законодавчих обмежень;

- проблема кредитно-фінансового забезпечення;

- адміністративні бар'єри в малому бізнесі. Через складне законодавство непрямого впливу, наявність численних підзаконних актів, протиріччя між законодавством на федеральному, регіональному і місцевому рівнях, високий ступінь інспектування та контролю без попереднього повідомлення суб'єктів малого підприємництва, значний обсяг різної звітності і занадто велика кількість контролюючих органів на різних рівнях господарювання. Погіршує становище надлишковий контроль з боку численних державних органів [2].

- велика конкуренція, що не дає змоги вистояти поруч з великими корпораціями;

- орендна плата досить висока для середніх та малих підприємств, на сьогодні один квадратний метр коштує в середньому від 8 доларів;

- не достатня підтримка з боку влади щодо розвитку малого та середнього бізнесу;

- рівень корупції.

Ці проблеми є зрозумілими та ігнорувати їх не можна, оскільки взаємозв'язок держави і малого бізнесу має довгостроковий характер та є взаємовигідним. Він забезпечує зайнятість (близько 80% економічно активного населення працюють на підприємствах), інноваційний розвиток, забезпечує пенсійний фонд та державну казну.

Цікавою є модель формування підприємницьких компетенцій, що передбачає створення єдиної системи навчання і консультування представників малого та середнього бізнесу, яка на відміну від інших нефінансових форм підтримки малого та середнього бізнесу, для посилення підприємницької активності та ролі малого та середнього бізнесу в національній економіці, враховує впровадження в навчальний процес освітніх програм з підприємництва всіх рівнів; розробку та впровадження на рівні освітніх закладів спеціальних курсів з підприємництва для спеціальностей різного профілю (технічних, медичних, гуманітарних); розробки системи залучення

студентів до виконання замовлень підприємств малого і середнього бізнесу в ході підготовки курсових робіт, розрахунково-графічних робіт, кваліфікаційних робіт, проходження практики; створення на базі освітніх закладів наукової платформи вивчення проблем підприємництва у вигляді наукового форуму.

Розглянемо деякі показники рейтингу легкості ведення бізнесу Doing Business та Індекс сприйняття корупції (ІСК) в Україні й сусідніх країнах [10].

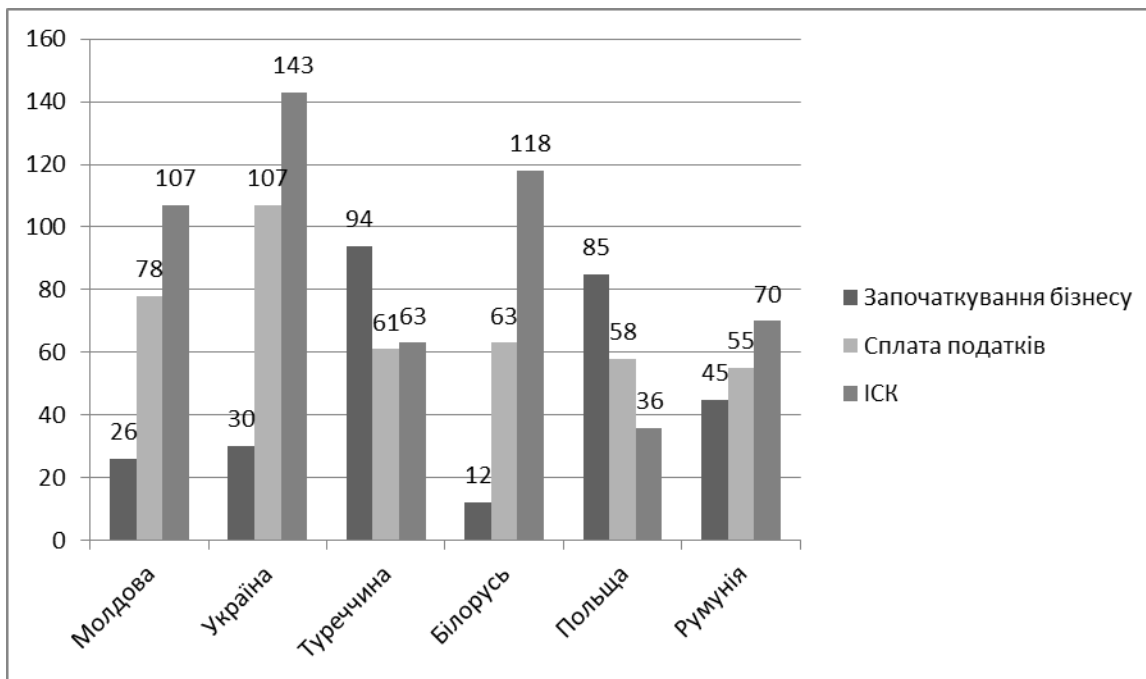


Рис. 3. Рейтинг показників легкості ведення бізнесу (вимірюється в коефіцієнтах: чим вищий стовпчик, тим гірший показник) [10]

Можна сказати, що показники започаткування бізнесу та сплати податків для нас та країн Східної Європи й Туреччини є зіставними, а індекс сприйняття корупції в Україні значно вищий. Отже, показник ІСК має значний вплив на оподаткування. Більш ефективна робота підприємців можлива за рахунок зменшення витрат, тому питання оренди приміщення є актуальним. Можна користуватися послугами коворкінг центру (від 6 доларів на день) [6]. Це той випадок, коли необхідно і оплачувати за час проведений в коворкінгу, якщо порівняти з офісним приміщенням, то оплачувати оренду треба за повний місяць, незалежно від перебування на робочому місці. На даний момент важливим видається розробити модель формування підприємницьких компетенцій, використання якої з метою посилення підприємницької активності та ролі малого та середнього бізнесу в національній економіці, дозволяє сформувати готовність населення, а також майбутніх фахівців до підприємницької діяльності, створити інституційну інфраструктуру розвитку підприємницької ініціативи, сформувати необхідні підприємницькі навички. Це сприяє створенню цілісної системи підготовки майбутніх підприємців до самостійної професійної діяльності, підвищенню популярності підприємництва та формуванню позитивного сприйняття підприємницьких можливостей.

Висновки з проведеного дослідження. В статті були виявлені основні проблеми розвитку малого та середнього бізнесу в Україні, проаналізований їх вплив на національну економіку країни. Визначено, що підвищення підприємницької активності можливо при позитивних тенденціях у розвитку економічних процесів, відновленні взаємної довіри між державою та бізнесом, при посиленні активності держави в великих інфраструктурних проектах, підвищенні компетенції підприємців у професійній діяльності, знанні законодавства, бухгалтерського обліку та методів управління персоналом.

Перелік посилань

1. Дмитрієв І. А., Майборода Ю. В. Соціально-економічна сутність малого підприємництва, проблеми його розвитку в Україні. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2012. № 1. С. 35-38.
2. Власенко І. В. Функціонування малих підприємств в економіці України: Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.06.01. Хмельниц. нац. ун-т., Хмельниц., 2006. 20 с.
3. Буряк Л. Д. Формування первісного капіталу малих підприємств. *Фінанси України*. 2001. №1. С. 12-16.
4. Кириченко О. А., Ваганів К. Г. Стратегія розвитку малого та середнього бізнесу в Україні. *Актуальні проблеми економіки*. 2008. №1. С. 103-126.
5. Васильєва Д. В. Актуальні проблеми розвитку малого бізнесу в Україні. *Механізм регулювання економіки*, 2011. №3. С. 188-196.
6. Варналій З. С. Мале підприємництво України як чинник регіонального розвитку: стан та перспективи. *Актуальні проблеми економіки*. 2004. №4. С. 64-73.
7. Виговська В. В. Малий бізнес України: сучасний стан та перспективи розвитку. *Актуальні проблеми економіки*. 2009. №1. С. 59-64.
8. Должанський І. З., Загорна Т. О. Конкурентоспроможність підприємств: навч. посібник. Київ: Центр навчальної літератури, 2006. 384 с.
9. Єрмошенко М. М., Стороженко О. А. Комерційна діяльність малих підприємств: навч. посібник. К.: Національна академія управління, 2003. 147 с.
10. Doing business-2018. Україна в рейтингу світового банку легкості ведення бізнесу): сайт. URL: <http://edclub.com.ua/analitika/doing-business-2018-ukrayina-v-reytingu-svitovogo-banku-legkosti-vedennya-biznesu> (дата звернення: 17.04.2019).

References

1. Dmitriev, I. A., Maiboroda, Yu. V. (2012), Socio-economic essence of small business, problems of its development in Ukraine [Sotsialno-ekonomichna sutnist maloho pidpriemnytstva, problemy yoho rozvytku v Ukraini], *Problems and prospects of entrepreneurship development*, No 1, P. 35-38.
2. Vlasenko, I. V. (2006), *Functioning of Small Enterprises in the Economy of Ukraine* [Funktsionuvannia malykh pidpriemstv v ekonomitsi Ukrainy], Author's abstract. dis Cand. econ Sciences: 08.06.01, Khmelnytskyi Natl. Univ., Khmelnytskyi, 20 p.

3. Buryak, L. D. (2001), Formation of initial capital of small enterprises [Formuvannia pervisnoho kapitalu malykh pidpriemstv], *Finance of Ukraine*, No 1, P. 12-16.
4. Kirichenko, O. A., Vaganov, K. G. (2008), Strategy of development of small and medium business in Ukraine [Stratehiia rozvytku maloho ta serednoho biznesu v Ukraini], *Actual problems of the economy*, No 1, P. 103-126.
5. Vasilieva, D. V. (2011), Topical issues of small business development in Ukraine [Aktualni problemy rozvytku maloho biznesu v Ukraini], *Mechanism of regulation of economy*, No 3, P. 188-196.
6. Varnalij, Z. S. (2004), Small business of Ukraine as a factor of regional development: the state and prospects [Male pidpriemnytstvo Ukrainy yak chynnyk rehionalnoho rozvytku: stan ta perspektyvy], *Actual problems of the economy*, No 4, P. 64-73.
7. Vygovskaya, V. V. (2009), Small business of Ukraine: the current state and prospects of development [Malyi biznes Ukrainy: suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku], *Actual problems of the economy*, No 1, P. 59-64.
8. Dolzhansky, I. Z., Zagorna, T. O. (2006), *Competitiveness of enterprises: teaching* [Konkurentospromozhnist pidpriemstv], manual, Kyiv: Center for Educational Literature, 384 p.
9. Yermoshenko, M. M., Storozhenko, O. A. (2003), *Commercial activity of small enterprises: teaching* [Komertsiiina diialnist malykh pidpriemstv], manual, K.: National Academy of Management, 147 p.
10. Doing business-2018. Ukraine in the ranking of the World Bank for ease of doing business), available at: <http://edclub.com.ua/analitika/doing-business-2018-ukrayina-v-reytingu-svitovogo-banku-legkosti-vedennya-biznesu> (last accessed 17.04.2019).

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 334.72; JEL Classification: M21

Благой В.В., Янченко Н.В., Тихомирова А.О., Блага В.В. ПІДТРИМКА МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ З МЕТОЮ ПОСИЛЕННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ АКТИВНОСТІ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

Мета: дослідити основні проблеми розвитку малого та середнього бізнесу в Україні, запропонувати нефінансові форми підтримки малого та середнього бізнесу з метою посилення підприємницької активності та ролі малого та середнього бізнесу в національній економіці. **Методика дослідження:** метод математичної статистики – для обробки та аналізу вихідних даних, виявлення тенденцій вихідних даних, виявленні тенденцій та закономірностей в зміні показників, що аналізуються, обґрунтування отриманих результатів; аналіз та узагальнення існуючих підходів до формування підприємницьких компетенцій. **Результати дослідження:** визначено, що підвищення підприємницької активності можливо при позитивних тенденціях у розвитку економічних процесів, відновленні взаємної

довіри між державою та бізнесом, при посиленні активності держави в великих інфраструктурних проектах, підвищенні компетенції підприємців у професійній діяльності, знанні законодавства, бухгалтерського обліку та методів управління персоналом. **Наукова новизна:** удосконалена модель формування підприємницьких компетенцій, що передбачає створення єдиної системи навчання і консультування представників малого та середнього бізнесу, яка на відміну від інших нефінансових форм підтримки малого та середнього бізнесу, для посилення підприємницької активності та ролі малого та середнього бізнесу в національній економіці, враховує впровадження в навчальний процес освітніх програм з підприємництва всіх рівнів; розробку та впровадження на рівні освітніх закладів спеціальних курсів з підприємництва для спеціальностей різного профілю (технічних, медичних, гуманітарних); розробки системи залучення студентів до виконання замовлень підприємств малого і середнього бізнесу в ході підготовки курсових робіт, розрахунково-графічних робіт, кваліфікаційних робіт, проходження практики; створення на базі освітніх закладів наукової платформи вивчення проблем підприємництва у вигляді наукового форуму. **Практична значущість:** запропонована модель формування підприємницьких компетенцій, використання якої з метою посилення підприємницької активності та ролі малого та середнього бізнесу в національній економіці, дозволяє сформувати готовність населення, а також майбутніх фахівців до підприємницької діяльності, створити інституційну інфраструктуру розвитку підприємницької ініціативи, сформувати необхідні підприємницькі навички. Це сприяє створенню цілісної системи підготовки майбутніх підприємців до самостійної професійної діяльності, підвищенню популярності підприємництва та формуванню позитивного сприйняття підприємницьких можливостей.

Ключові слова: національна економіка; малий та середній бізнес; підприємницька активність; майбутні фахівці; підприємницькі компетенції.

УДК 334.72; JEL Classification: M21

Благой В.В., Янченко Н.В., Тихомирова А.А., Блага В.В.
ПОДДЕРЖКА МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА В ЦЕЛЯХ УСИЛЕНИЯ
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ АКТИВНОСТИ В НАЦИОНАЛЬНОЙ
ЭКОНОМИКЕ УКРАИНЫ

Цель: исследовать основные проблемы развития малого и среднего бизнеса в Украине, предложить нефинансовые формы поддержки малого и среднего бизнеса с целью усиления предпринимательской активности и роли малого и среднего бизнеса в национальной экономике. **Методика исследования:** метод математической статистики - для обработки и анализа исходных данных, выявления тенденций исходных данных, выявления тенденций и закономерностей в изменении анализируемых показателей, обоснования полученных результатов; анализа и обобщения существующих подходов к формированию предпринимательских компетенций. **Результаты исследования:** определено, что повышение предпринимательской активности

возможно при положительных тенденциях в развитии экономических процессов, восстановлении взаимного доверия между государством и бизнесом, при усилении активности государства в крупных инфраструктурных проектах, повышении компетенции предпринимателей в профессиональной деятельности, знании законодательства, бухгалтерского учета и методов управления персоналом. **Научная новизна:** усовершенствована модель формирования предпринимательских компетенций, которая предусматривает создание единой системы обучения и консультирования представителей малого и среднего бизнеса, и в отличие от других нефинансовых форм поддержки малого и среднего бизнеса, для усиления предпринимательской активности и роли малого и среднего бизнеса в национальной экономике, учитывает внедрение в учебный процесс образовательных программ по предпринимательству всех уровней; разработку и внедрение на уровне образовательных учреждений специальных курсов по предпринимательству для специальностей различного профиля (технических, медицинских, гуманитарных); разработки системы привлечения студентов к выполнению заказов предприятий малого и среднего бизнеса в ходе подготовки курсовых работ, расчетно-графических работ, квалификационных работ, прохождения практики; создание на базе образовательных учреждений научной платформы изучения проблем предпринимательства в виде научного форума. **Практическая значимость:** предложена модель формирования предпринимательских компетенций, использование которой, с целью усиления предпринимательской активности и роли малого и среднего бизнеса в национальной экономике, позволяет сформировать готовность населения, а также будущих специалистов к предпринимательской деятельности, создать институциональную инфраструктуру развития предпринимательской инициативы, сформировать необходимые предпринимательские навыки. Это способствует созданию целостной системы подготовки будущих предпринимателей к самостоятельной профессиональной деятельности, повышению популярности предпринимательства и формированию позитивного восприятия предпринимательских возможностей.

Ключевые слова: национальная экономика; малый и средний бизнес; предпринимательская активность; будущие специалисты; предпринимательские компетенции.

UDC 334.72; JEL Classification: M21

Blagoy V. V., Yanchenko N. V., Tikhomyrova A. A., Blaga V. V. GREEN INVESTMENTS AS A CASE FOR SOLVING ENVIRONMENTAL PROBLEMS OF SOCIETY AND DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY

Purpose: to study the main problems of small and medium business development in Ukraine, to offer non-financial forms of support to small and medium-sized businesses in order to strengthen the entrepreneurial activity and the role of small and medium-sized businesses in the national economy. **Methodology of**

research: the method of mathematical statistics - for processing and analysis of the initial data, identification of the trends of the initial data, the identification of trends and patterns in the change in the indicators being analyzed, the justification of the results; analysis and generalization of existing approaches to the formation of entrepreneurial competencies. **Findings:** It was determined that the increase of entrepreneurial activity is possible with positive tendencies in the development of economic processes, the restoration of mutual trust between the state and business, with the strengthening of the state's activity in large infrastructure projects, raising the competence of entrepreneurs in professional activities, knowledge of legislation, accounting and personnel management practices. **Originality:** Improved model of entrepreneurial competence formation, which provides for the creation of a unified system of training and counseling of small and medium-sized businesses, and, unlike other non-financial forms of support for small and medium-sized businesses, in order to strengthen entrepreneurial activity and the role of small and medium-sized businesses in the national economy, takes into account the introduction into educational process of educational programs on entrepreneurship of all levels; development and introduction at the level of educational institutions of special courses on entrepreneurship for specialties of various fields (technical, medical, humanitarian); development of a system for attracting students to the execution of orders of small and medium-sized enterprises during the preparation of course work, calculating and graphic works, qualification papers, passing the practice; creation on the basis of educational institutions of a scientific platform for the study of entrepreneurship issues in the form of a scientific forum. **Practical value:** the model of forming entrepreneurial competencies, the use of which in order to strengthen the entrepreneurial activity and the role of small and medium business in the national economy, allows forming the readiness of the population as well as future specialists for entrepreneurial activity, creating an institutional infrastructure for the development of entrepreneurial initiative, and forming the necessary entrepreneurial skills. This contributes to the creation of a coherent system of training future entrepreneurs for independent professional activities, increasing the popularity of entrepreneurship and forming a positive perception of entrepreneurial opportunities.

Key words: national economy; small and medium business; entrepreneurial activity; future specialists; entrepreneurial competencies.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Благой Віталій Валерійович – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний університет будівництва та архітектури, доцент кафедри економіки, м. Харків, Україна; e-mail: blagoyvitval@i.ua; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0702-561X>. Моб. 050-512-60-50.

Благой Виталий Валерьевич - кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный университет строительства и архитектуры, доцент кафедры экономики, г. Харьков, Украина.

Blagoy Vitaly – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Kharkov National University of Construction and Architecture, Associate Professor at the Department of Economics, Kharkiv, Ukraine.

Янченко Наталія Вікторівна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний університет будівництва та архітектури, доцент кафедри економіки, м. Харків, Україна; e-mail: yanchenko300076@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8447-5123>. моб. +380979495592.

Янченко Наталья Викторовна - кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный университет строительства и архитектуры, доцент кафедры экономики, г. Харьков, Украина.

Yanchenko Nataliya Viktorovna – candidate of economic sciences, Associate Professor, Kharkov National University of construction and architecture, Associate Professor of Economics, c. Kharkiv, Ukraine.

Тихомирова Анастасія Олексіївна – ст. групи ЕП-41 спеціальності «Економіка підприємства», Харківський національний університет будівництва та архітектури, м. Харків, Україна; e-mail: inastia2618@gmail.com; моб. +380669857453.

Тихомирова Анастасия Алексеевна - ст. группы ЭП-41 специальности «Экономика предприятия», Харьковский национальный университет строительства и архитектуры, Харьков, Украина.

Tikhomyrova Anastasiya Alekseevna – student of the group of EP-41 specialty "Enterprise Economics", Kharkiv National University of Construction and Architecture, Kharkiv, Ukraine.

Блага Вікторія Вікторівна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: blagavikvik@meta.ua; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8386-0767>. Моб. 050-610-10-14.

Благая Виктория Викторовна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина.

Blaga Viktoriya – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ХАРЧОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ У КОНТЕКСТІ ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ РОЗВИТКУ

*Бурик Ю. І., аспірант кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки**

Херсонський національний технічний університет

Постановка проблеми. У сучасних умовах соціально орієнтованої економіки проблема задоволення потреб населення у високоякісних продовольчих товарах зумовлює необхідність адаптації підприємств харчової промисловості у напрямі досягнення високого рівня ефективності та забезпечення конкурентоспроможності за жорсткої боротьби на нестабільному ринку. Задля обрання оптимальної стратегії розвитку та визначення орієнтирів і способів подолання проблем оцінимо стан галузі, базуючись на науково обґрунтованих дослідженнях статистики за період.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток підгалузей харчової промисловості та рівень їх конкурентоспроможності досліджували В. Вудвуд [2], М. Замроз [4], О. Пилипенко [5], Ю. Ушкаренко [7], Н. Шадура-Никипорець [8], Ю. Швець [9], Л. Ященко [10] тощо.

Невирішені складові загальної проблеми. Незважаючи на значний доробок науковців, нині відсутня загальноприйнята та стандартизована методика оцінювання конкурентоспроможності галузі, що засвідчує, з одного боку, надзвичайну важливість та складність проблеми, з іншого – незавершеність методологічних розробок і необхідність подальших поглиблених досліджень.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження сучасного стану й тенденцій розвитку харчової промисловості України, а також аналізування рівня конкурентоспроможності підгалузей і визначення їх стратегічних пріоритетів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Харчова промисловість є однією із надважливих галузей вітчизняної економіки, яка безпосередньо забезпечує продовольчу безпеку країни, формування її експортного потенціалу та здатна позитивно впливати на динаміку економічного зростання.

Харчова галузь має складну структуру, об'єднуючи понад 20 підгалузей і виробництв. У 2018 р. питома вага обсягу реалізації продукції підприємств з виробництва харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів у загальному обсязі промислової продукції України склала 17,5%. У структурі реалізованої продукції найбільшу частку займали виробництво олії та тваринних жирів (26,3%), виробництво м'яса та м'ясних продуктів (14,9%), а також виробництво молочних продуктів (11,4%) (рис.1).

** Науковий керівник: Буренко Ю. О. – канд. екон. наук, доцент*



Рис.1. Структура реалізованої продукції харчової промисловості у 2018 році
** складено автором на основі [3;6]*

Для дослідження тенденцій галузі проаналізуємо спершу динаміку індексів промислової продукції виробництва харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів за 2013 – 2018 рр. (рис.2).

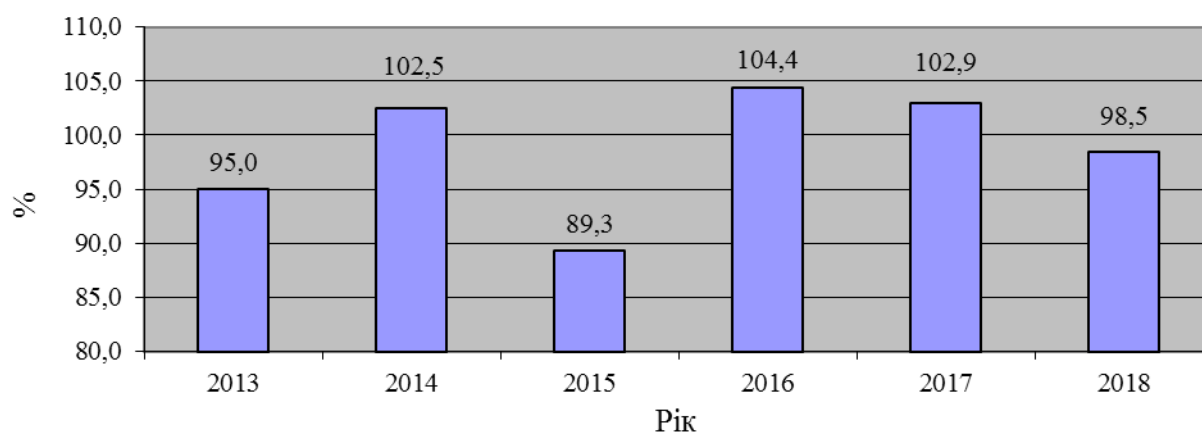


Рис.2. Динаміка індексів промислової продукції виробництва харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів
** складено автором на основі [3;6]*

Стосовно забезпечення фізичної достатності продовольства зазначимо, що протягом 2013 – 2018 рр. спостерігалася неоднозначна тенденція щодо нарощування обсягів виробництва харчових продуктів. У 2013, 2015 та 2018 рр. відмічено незначне падіння кількості промислової продукції (у зв'язку зі зменшенням обсягів виробництва підакцизної групи товарів, олії та цукру), проте у 2014, 2016 та 2017 роках галузь збільшує виробництво: у 2014 році – на 2,5%, у 2016 році – на 4,4%, у 2017 році – на 2,9%.

За регіональним критерієм найбільші обсяги реалізованої продукції у 2018 році мали Київська, Полтавська, Дніпропетровська, Харківська, Запорізька області та м. Київ.

Аналізування трендів обсягів продукції харчової промисловості протягом 2013 – 2018 рр. за окремими видами засвідчило позитивну динаміку підгалузі з перероблення і консервування овочів та фруктів, виробництва какао, шоколаду та цукрових кондитерських виробів, виробництва напоїв (табл.1). Неоднозначною динамікою характеризувалося виробництво м'яса і м'ясних продуктів, молочних продуктів, олії та тваринних жирів. Спостерігалася стійка тенденція до зниження обсягів продуктів борошномельно-круп'яної промисловості.

Таблиця 1

**Динаміка індексу продукції харчової промисловості протягом 2013 – 2018 рр.
(у відсотках до попереднього року)**

Показник	Рік					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Перероблення і консервування овочів та фруктів	99,7	102,9	74,6	100,2	105,1	110,4
Виробництво м'яса і м'ясних продуктів	108,1	100,5	99,8	104,5	101,3	99,1
Виробництво продуктів борошномельно-круп'яної промисловості	99,8	100,5	95,2	99,5	96,2	92,5
Виробництво хліба, хлібобулочних і борошняних виробів	96,4	89,5	86,9	97,7	96,9	95,3
Виробництво молочних продуктів	100,6	100,1	91,2	98,6	102,1	100,4
Виробництво олії та тваринних жирів	92,6	121,5	85,8	116,5	118,7	94,5
Виробництво какао, шоколаду та цукрових кондитерських виробів	100,5	76,2	82,9	98,6	106,4	109,6
Виробництво напоїв	91,5	91,7	88,6	96,1	101,6	103,8

** складено автором на основі [3;6]*

З огляду на те, що більшість підгалузей харчової промисловості опинилися у фазі спадання, визначимо стратегічні альтернативи розвитку їх діяльності. Інструментом для виконання завдання оберемо матрицю Бостонської консалтингової групи (БКГ), що використовують для оцінювання конкурентних позицій підгалузей та поділу їх на чотири групи:

- «важкі діти» (низька конкурентоспроможність);
- «зірки» (галузі з найвищою конкурентоспроможністю);
- «дійні корови» (середня конкурентоспроможність);
- «собаки» (неконкурентоспроможні галузі).

Сутність матриці полягає у визначенні співвідношення між двома категоріями: відносна частка підгалузі на ринку і темп зростання ринку.

За даними [3] побудовано матрицю БКГ підгалузей харчової промисловості (рис. 3).

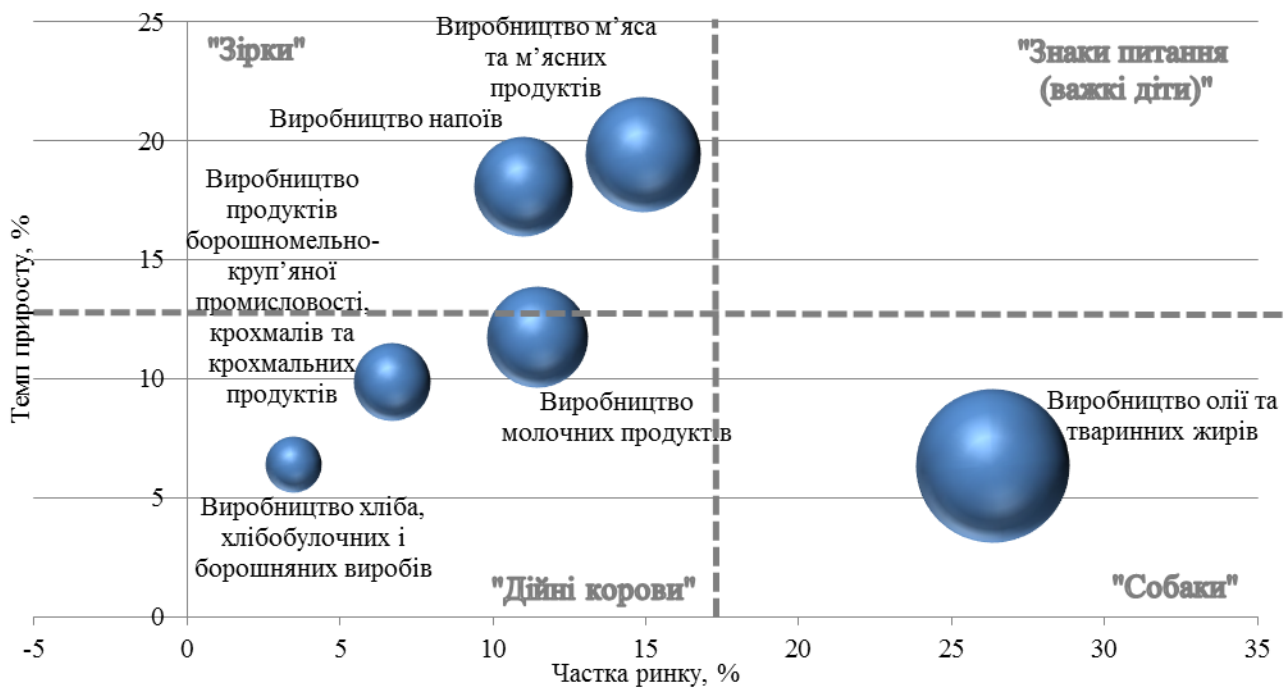


Рис.3. Матриця БКГ

** розробка автора*

У результаті аналізу матриці БКГ підгалузі харчової промисловості розподілено на чотири групи залежно від їх конкурентоспроможності.

Група «зірки» охоплює виробництво напоїв, а також м'яса та м'ясних продуктів. Зазначений ринок є конкурентоспроможним і швидко зростає. Продукція є високорентабельною та становить значну частку у харчовій промисловості загалом. Представникам підгалузей рекомендовано використовувати стратегію прискореного зростання, що полягатиме в активізації реклами, горизонтальній інтеграції, інноваційно-технологічному розвитку.

«Дійні корови» – ситуація, за якої підгалузь має сильні позиції на зрілому ринку, однак темпи розвитку знижуються. До них варто віднести виробництво продуктів борошномельно-круп'яної промисловості, крохмалів та крохмальних продуктів, хліба, хлібобулочних і борошняних виробів, а також молочних продуктів (хоча остання знаходиться на перетині між квадрантом «дійні корови» та «зірки»). Підгалузі, які працюють на зазначеному ринку, мають середню конкурентоздатність. Основна мета – обмеження капіталовкладень і отримання максимального прибутку за короткий період. Основною стратегією є збереження частки ринку.

До групи «собаки» потрапило виробництво олії та тваринних жирів. Згідно з рекомендаціями БКГ зазначена група є неконкурентоспроможною, нестабільною, з низьким рівнем прибутку. Найкраща стратегія – скорочення (мінімізація витрат) або залучення інвестицій.

До «знаків питання» не потрапила жодна із підгалузей. Зазначимо, що для групи характерні нестійкі конкурентні позиції, однак зростаючі перспективні ринки. Задля переміщення у найбільш привабливу позицію «зірки» необхідні

значні вкладення. Основною стратегією є збільшення частки ринку, що стане можливим завдяки нарощуванню сировинної бази. Таким чином, необхідна маркетингова стратегія, яка б активізувала зусилля, спрямовані на просування продукції, пошук нових каналів збуту, покращення якості.

Висновки з проведеного дослідження. Висновуючи зі сказаного вище, можна виділити лідерів за конкурентоспроможністю у харчовій промисловості – це підгалузі з виробництва напоїв, м'яса та м'ясних продуктів, а також аутсайдера – це підгалузь з виробництва олії та тваринних жирів. За результатами проведеного дослідження запропоновано кожній із груп стратегії для підвищення конкурентних переваг.

Перспективним убачаємо розгляд інших підходів до оцінювання конкурентоспроможності (кластерний аналіз, нейронні мережі тощо). Доцільним буде виокремлення та аналізування підприємств-аутсайдерів та підприємств-лідерів підгалузей харчової промисловості України.

Перелік посилань

1. Бердар М. М. Оцінка інноваційного розвитку підприємств харчової промисловості України. Інвестиції: практика та досвід. 2018. №12. С. 20 – 26.
2. Вудвуд В. В., Шуткевич Т. М. Проблеми виробництва харчової промисловості України в сучасних умовах господарювання. Молодий вчений. 2015. № 2(2). С. 17 – 20. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2015_2%282%29_4 (дата звернення 29.03.2019).
3. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 23.03.2019).
4. Замроз М. В. Аналіз рівня конкурентоспроможності харчової промисловості України. Ефективна економіка. 2014. №2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2014_2_59 (дата звернення 27.03.2019).
5. Пилипенко О. Є. Розвиток харчової промисловості України. Наукові праці Національного університету харчових технологій. 2017. Т. 23, № 3. С. 15 – 25.
6. «Промисловість України у 2011 – 2015 роках»: статистичний збірник/ за ред. І. С. Петренко. Київ, 2016. 381 с.
7. Ушкаренко Ю. В., Петлюченко В. В. Перспективи розвитку виробництва продукції харчової промисловості. Інноваційна економіка. 2013. №7. С. 9 – 11.
8. Шадура-Никипорець Н. Т. Сучасний стан харчової промисловості України в контексті вирішення проблем ефективного господарювання. Теорії мікро- макроекономіки. К.: АМУ. 2010. №35. С. 109 – 117.
9. Швець Ю. О., Бутенко А. А. Аналіз сучасного стану харчової промисловості України на внутрішньому та зовнішньому ринках. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент. 2018. Вип. 30. С. 71 – 74.
10. Яценко Л. О. Оцінювання конкурентоспроможності галузей харчової промисловості залежно від стадій життєвого циклу та позицій на модифікованій матриці БКГ. Прикладна статистика: проблеми теорії та практики. 2016. Вип. 18 – 19. С. 122 – 130.

References

1. Berdar, M. (2018), "Estimation of innovative development of enterprises of the food industry of Ukraine" ["Otsinka innovatsiinoho rozvytku pidpryiemstv kharchovoi promyslovosti Ukrainy"], *Investytsii: praktyka ta dosvid*, No 12, P. 20 – 26.
2. Vudvud, V., Shutkevych, T. (2015), "*Problems of food industry production in modern economic conditions*" ["Problemy vyrobnytstva kharchovoi promyslovosti Ukrainy v suchasnykh umovakh hospodariuvannia"], No.2(2), P. 17 – 20, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2015_2%282%29_4 (last accessed 29.03.2019).
3. State Statistics Service of Ukraine [Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy], available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (last accessed 23.03.2019).
4. Zamroz, M. (2014), "Analysis of the level of competitiveness of the food industry in Ukraine" ["Analiz rivnia konkurentospromozhnosti kharchovoi promyslovosti Ukrainy"], *Efektivna ekonomika*, No. 2, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2014_2_59 (last accessed 27.03.2019).
5. Pylypenko, O. (2017), "Development of the food industry of Ukraine" ["Rozvytok kharchovoi promyslovosti Ukrainy"], *Naukovi pratsi Natsionalnoho universytetu kharchovykh tekhnolohii*, No. 23(3), P. 15 – 25.
6. Petrenko, I. (2016) "*Industry of Ukraine in 2011 – 2015*" ["Promyslovist Ukrainy u 2011 – 2015 rokakh"], Kyiv, P. 381.
7. Ushkarenko, Yu., Petliuchenko, V. (2013), "Prospects for the development of food industry products" ["Perspektyvy rozvytku vyrobnytstva produktsii kharchovoi promyslovosti"], *Innovatsiina ekonomika*, No. 7, P. 9 – 11.
8. Shadura-Nykyporets, N. (2010), "The current state of the food industry of Ukraine in the context of solving problems of effective management" ["Suchasnyi stan kharchovoi promyslovosti Ukrainy v konteksti vyrishennia problem efektyvnoho hospodariuvannia"], *Teorii mikro- makroekonomiky*, Kyiv, AMU, No. 35, P. 109 – 117.
9. Shvets, Yu., Butenko, A. (2018), "Analysis of the current state of the food industry of Ukraine in the domestic and foreign markets" ["Analiz suchasnoho stanu kharchovoi promyslovosti Ukrainy na vnutrishnomu ta zovnishnomu rynkakh"], *Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Seriya: Ekonomika i menedzhment*, No. 30, P. 71 – 74.
10. Yashchenko, L. (2016), "Evaluating the competitiveness of the food industry, depending on the stages of the life cycle and the positions on the modified matrix BKG" ["Otsiniuvannia konkurentospromozhnosti haluzei kharchovoi promyslovosti zalezhno vid stadii zhyttievoho tsykladu ta pozytsii na modyfikovanii matrytsi BKH"], *Prykladna statystyka: problemy teorii ta praktyky*, No. 18 – 19, P. 122 – 130.

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 338.439; JEL Classification: D41, L60, L66

Бурик Ю. І. КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ХАРЧОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ У КОНТЕКСТІ ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ РОЗВИТКУ

Мета: дослідження сучасного стану та тенденцій розвитку харчової промисловості України, а також аналізування рівня конкурентоспроможності підгалузей та визначення їх стратегічних пріоритетів. **Методика дослідження:** використано загальнонаукові та специфічні методи, а саме: монографічний метод (для вивчення наукових поглядів вчених), метод емпіричного дослідження, розрахунково-конструктивний, статистико-економічний (для оцінювання сучасного стану харчової галузі), абстрактно-логічний (для теоретичних узагальнень результатів досліджень, формулювання висновків). **Результати:** досліджено сучасний стан харчової промисловості України, що є однією із надзвичайно важливих галузей вітчизняної економіки, яка безпосередньо забезпечує продовольчу безпеку країни, формування її експортного потенціалу та здатна позитивно впливати на динаміку економічного зростання. Розглянуто структуру реалізованої продукції харчової промисловості. Виявлено, що найбільшу частку займають виробництво олії та тваринних жирів, виробництво м'яса та м'ясних продуктів, а також виробництво молочних продуктів. Проаналізовано динаміку індексів промислової продукції виробництва харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів за 2013 – 2018 рр., що засвідчила неоднозначну тенденцію щодо нарощування обсягів виробництва харчових продуктів. Визначено стратегічні альтернативи розвитку діяльності підгалузей харчової промисловості. **Наукова новизна:** побудовано матрицю БКГ, за допомогою якої визначено стратегічну позицію кожної підгалузі харчової промисловості. **Практична значущість:** отримані результати дослідження є рекомендаційною базою та можуть бути враховані при визначенні стратегічних пріоритетів розвитку харчової промисловості.

Ключові слова: харчова промисловість; конкурентоспроможність; матриця БКГ; динаміка; обсяг виробництва.

УДК 338.439; JEL Classification: D41, L60, L66

БУРИК Ю. И. КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В КОНТЕКСТЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ РАЗВИТИЯ

Цель: исследование современного состояния и тенденций развития пищевой промышленности Украины, а также анализирование уровня конкурентоспособности подотраслей и определения их стратегических приоритетов. **Методика исследования:** использованы общенаучные и специфические методы, а именно: монографический метод (для изучения научных взглядов ученых), метод эмпирического исследования, расчетно-

конструктивный, статистико-экономический (для оценивания современного состояния пищевой отрасли), абстрактно логический (для теоретических обобщений результатов исследований, формулировки выводов). **Результаты:** исследовано современное состояние пищевой промышленности Украины, что является одной из важнейших отраслей отечественной экономики, которая непосредственно обеспечивает продовольственную безопасность страны, формирование ее экспортного потенциала и способна положительно влиять на динамику экономического роста. Рассмотрена структура реализованной продукции пищевой промышленности. Отмечено, что наибольшую долю занимают производство масла и животных жиров, производство мяса и мясных продуктов, а также производство молочных продуктов. Проанализирована динамика индексов промышленной продукции производства пищевых продуктов, напитков и табачных изделий за 2013 – 2018 гг., что показала неоднозначную тенденцию по наращиванию объемов производства пищевых продуктов. Определены стратегические альтернативы развития деятельности подотраслей пищевой промышленности. **Научная новизна:** построена матрица БКГ, с помощью которой определена стратегическая позиция каждой подотрасли пищевой промышленности. **Практическая значимость:** полученные результаты исследования являются рекомендательной базой и могут быть учтены при определении стратегических приоритетов развития пищевой промышленности.

Ключевые слова: пищевая промышленность; конкурентоспособность; матрица БКГ; динамика; объем производства.

UDC 338.439; JEL Classification: D41, L60, L66

Buryk Yu. COMPETITIVENESS OF FOOD INDUSTRY IN THE CONTEXT OF DEFINITION OF STRATEGIC DEVELOPMENTAL PRIORITIES

Purpose: a study of the current state and trends in the development of food industry in Ukraine, as well as analyzing the level of competitiveness of sub-sectors and determining their strategic priorities. **Methodology of research:** general scientific and specific methods were used, namely: a monographic method (for studying views of scientists), an empirical research method, design calculation method, statistical and economic method (for assessing the current state of the food industry), abstract logical method (for theoretical generalizations of the research results, making conclusions). **Findings:** it is investigated the current state of the food industry in Ukraine, which is one of the most important sectors of the national economy, which directly provides food security of the country, formation of its export potential and can positively influence the dynamics of economic growth. The structure of food industry sales is considered. It is noted that the largest share is introduced by the production of oils and animal fats, meat and its products, as well as the production of dairy products. The dynamics of industrial production indexes of food, beverages and tobacco production during 2013 – 2018 are analyzed. It showed an ambiguous tendency to increasing the volumes of food production. Strategic alternatives for the

development of food industry sub-sectors are defined. **Originality:** the BCG matrix is built, with the help of which the strategic position of each food industry sub-sector is determined. **Practical value:** the studying results are recommendation basis; it can be taken into account when determining the strategic priorities of food industry development.

Key words: food industry; competitiveness; BCG matrix; dynamics; volume of production.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Бурик Юлія Іванівна – аспірант кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки, Херсонський національний технічний університет, м. Херсон, Україна; e-mail: yburik@mail.ua. Моб. 050–720–90–30.

Бурик Юлия Ивановна – аспирант кафедры экономики, предпринимательства и экономической безопасности, Херсонский национальный технический университет, г. Херсон, Украина.

Buryk Yuliia – PhD Student of the Department of Economics, Entrepreneurship and Economic Security, Kherson National Technical University, Kherson, Ukraine.

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОБЛІКУ ТА КАЛЬКУЛЮВАННЯ ВИТРАТ ПО ІННОВАЦІЙНИМ ПРОЕКТАМ

Вербицька В.І., , канд. екон. наук , доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Ковальова Т.В., , канд. екон. наук, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Попова А.М., канд. техн. наук

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Хорошилова І.О., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Ефективна діяльність підприємств потребує придання значної уваги всім без винятка процесам, що здійснюються ними. Серед таких процесів важливе місце посідає (належить) методологія обліку витрат, і, зокрема, облік витрат та обчислення (розрахунок) собівартості інноваційного товару (продукту). У вітчизняній практиці на сьогодні використовують декілька методів обліку витрат та розрахунку собівартості, однак жоден з них не може бути використаний в чистому вигляді в цілях управлінського обліку інновацій внаслідок необхідності у кожному окремому випадку використання моделі обліку повної собівартості інновацій за фактичними витратами

Аналіз останніх досліджень. Проблемами обліку інноваційних витрат на підприємстві займалися такі науковці як Бутинець Ф.Ф.[1], Грабовська Ю.М. [2], Герасимчук В.Г.[3], Давыдова В.В. [4], Ілишев А.М., Воропанова І.Н. [5], Кірсанова В. В., Ковальова О.М. [6], Маренич Т.Г. [7], Ніколаєва С.А. [8], Озеран В. [9], Саранцова О.Г. [4], Сухарева Т.О. [4], Бистрова О.М.[10], Гик В. [9], та інші.

Віддаючи належне великому внеску даних вчених у вирішення досліджуваної проблеми, необхідно відзначити, що ряд питань до теперішнього часу залишається невирішеним або носить дискусійний характер. Зокрема, це стосується врахування унікальності різного роду інноваційних товарів, що є необхідними в процесі визначення собівартості. Вказані та інші причини не дозволяють повною мірою реалізовувати завдання, пов'язані з управлінням інноваційними процесами підприємствами, що є вкрай важливим в умовах мінливого ринкового середовища.

Невирішені складові загальної проблеми. Будь-яка інновація як кінцевий результат інноваційної діяльності є унікальною, а значить, неможливо заздалегідь розробити єдину методику калькулювання інновації та успішно використовувати її для інноваційного проекту підприємств. Підсумки досліджень діючої практики обліку в організаціях різноманітних галузей

демонструють відсутність єдиного методологічного підходу до планування, обліку та контролювання даних витрат.

Формування цілей статті. Ціллю статті є визначення основних напрямків вдосконалення контролю інноваційних витрат та розробка положень, що збільшать інформаційну ємність управлінського обліку інновацій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інноваційна діяльність представляє собою сукупність різноманітних за характером та призначенням об'єктів, які можна представити у вигляді двох груп: об'єкти, що забезпечують інноваційну діяльність та об'єкти, що входять до складу інноваційної діяльності. Метод управлінського обліку інновацій – це сукупність прийомів та засобів, за допомогою яких всебічно відображаються об'єкти, які складають та забезпечують інноваційну діяльність. Щоб зробити свою діяльність більш ефективною, виробник повинен намагатись здешевити собівартість своєї продукції, при цьому процесу здешевшання може підлягати як та продукція, що вже випускається, так і та, що планується до випуску внаслідок диверсифікаційних виробничих процесів.

Процес зменшення собівартості товару варто розпочати з етапу проектування продукту, тому що подальші дії по його розробці та виготовленню вже мало підлягають процесу здешевлення. В свою чергу, значна собівартість здатна негативно вплинути на величину прибутковості запланованого продукту. До таких припущень та висновків вперше прийшли фахівці по виробничому менеджменту та управлінського обліку з Японії, якими у другій половині минулого сторіччя була запропонована концепція управління собівартістю «за цілями», що називається сьогодні таргет-костингом. Практична реалізація запропонованої концепції з метою уникнення завищення собівартості ще на стадії проекту товару протягом багатьох років показує успішні наслідки. Зазначимо, що традиційно застосовувана система стандарт-костингу має використання переважно протягом виробничого етапу та змає за мету повне включення в собівартість одиниці продукту здійснених витрат.

Модифікований метод японської ідеї стратегічного планування і керування витратами (система таргет-костинг) уможливорює оптимально розраховувати виробничі витрати на продукцію та встановлювати собівартість, яка влаштовує споживчі можливості та гарантує достатній обсяг прибутку підприємства. Зазначений стан рівноваги між потребами споживачів та «апетитами» підприємств можливо зафіксувати лише на самому початку планування та розробки товару, і саме тут пропонується до широкого застосування система таргет-костингу. Її особливість полягає у її ролі доповнення, а не повної заміни існуючих традиційних контролюючих витрат систем. Можна з впевненістю констатувати, що таргет-костинг є концепцією управління, яка підпорядковується стратегії по зниженню витрат та здійснює процес планування інноваційних продуктів разом з калькулюванням їх собівартості у відповідності до ринкової кон'юнктури. Також цю систему можна використовувати при проектуванні нового товару або вдосконаленні застарілого продукту. Всі означені риси запропонованої японськими

менеджерами системи дають нам підставу вважати, що головною метою використання цієї системи є збереження конкурентоспроможності підприємства за рахунок пристосування виробництва для випуску нового товару чи послуги (інноваційного товару) та целесообразність відповідність понесених витрат цим діям. Цілком логічним є те, що вказана система перш за все зорієнтована на визначення ціни на новий товар, який потребує ринок. І також логічним є визначення ціни, що буде прийнятною як для споживача, так і для виробника, орієнтуючись на показники особистісної оцінки товару відповідно до рівня ринкових цін на аналогічні товари чи послуги у конкурентів. Слід нагадати, що звичайно вартість виробленого товару базується на показниках витрат та формується, орієнтуючись на отримання визначеного прибутку.

Як відомо, традиційно ціна на виготовлений товар визначається, спираючись на її собівартість та прибуток. Таким чином присутні очікування щодо перспектив реалізації інноваційної продукції з урахуванням покриття всіх понесених витрат та забезпечення прибутку, необхідного, щоб успішно розвивати бізнес в майбутньому. Але слід враховувати, що використання означеного підходу доцільне, коли виготовлений товар є унікальним або таким, що не має аналогів на вітчизняному ринку, тобто за повністю відсутньою конкуренцією. Зовсім інша річ простежується у випадку, якщо товар є інноваційним лише для підприємства та традиційним і вже знайомим на ринку, і використати означений підхід практично неможливо. Змінивши погляди щодо взаємозалежності цін від її собівартості та заданого прибутку, творцями системи таргет-костінгу були змінені і пріоритети відносно складу калькуляції самої собівартості, наслідком чого стали змінення порядку дій щодо визначення ціни на продукцію. Новий порядок має на увазі зміну собівартості продукції на цільову собівартість; ціну на товар – цільовою ціною, прибутку – на цільовий прибуток. В результаті цільову собівартість визначають як різницю між цільовою ціною та цільовим прибутком. Здійснено також і трансформацію самих визначень. Ринкову ціну згідно цьому методу тепер називають цільовою (target price) ціною, відповідно цільовий прибуток означає різницю між виробничою собівартістю та ціною продажу (target profit), саму ж виробничу собівартість назвали цільовою (target cost) [11].

Відмінністю запропонованої японськими менеджерами системи таргет-костінгу є процес розрахунку собівартості товару, базуючись на встановлену (заплановану) ціну його збуту, що докорінним чином відрізняє таку систему від інших. Ціна збуту (ціна реалізації) визначається в результаті здійсненого маркетингового дослідження на ринку, що дає підставу за фактом вважати її очікуваною. Концепцією таргет-костінгу перш за все передбачається відповісти на питання «якою повинна бути ціна товару?» на противагу традиційному «яка є вартість товару». Це дозволяє підприємствам здійснювати виробництво, орієнтуючись на ринкові умови, а їх менеджерам – вплив на процес виробництва ще на етапі проектування товару. Процес починається з визначення цільової ціни, що залежить від конкурентних цін і споживацьких вимог. Не остання роль у цьому процесі належить фактору часу, оскільки

можливі як обставини, коли конкуренти змінять ціни на свій товар, так і ситуація зміни поглядів споживачів щодо цінової межі та функціональних переваг чи властивостей продукту. Також необхідно пам'ятати про можливість виникнення об'єктивних причин для зміни витрат на виробництві, пов'язані з законодавчо встановленим рівнем заробітної плати, підвищенням закупівельних цін на сировину та т.ін. [11-12].

Постанова цільових витрат у центр уваги є головним для практики використання таргет-костінгу. Міжнародна практика по виробничо-фінансовому цільовому плануванню має широкий спектр методів, як обчислювати цільові витрати, серед яких ринкові, конкуренто орієнтовані, внутрішньовиробничі, нормативні та координуючі. Автори згодні з вченням [12] і вважають доцільним, обґрунтованим і таким, що дозволить успішно впровадити у виробничу практику застосування методу таргет-костінгу (при урахуванні ринкових умов бізнесового середовища) використання найпростішого методу по визначенню цільових витрат – ринкового. Алгоритм реалізації таргет-костінгу на машинобудівному підприємстві показано на рис.1.

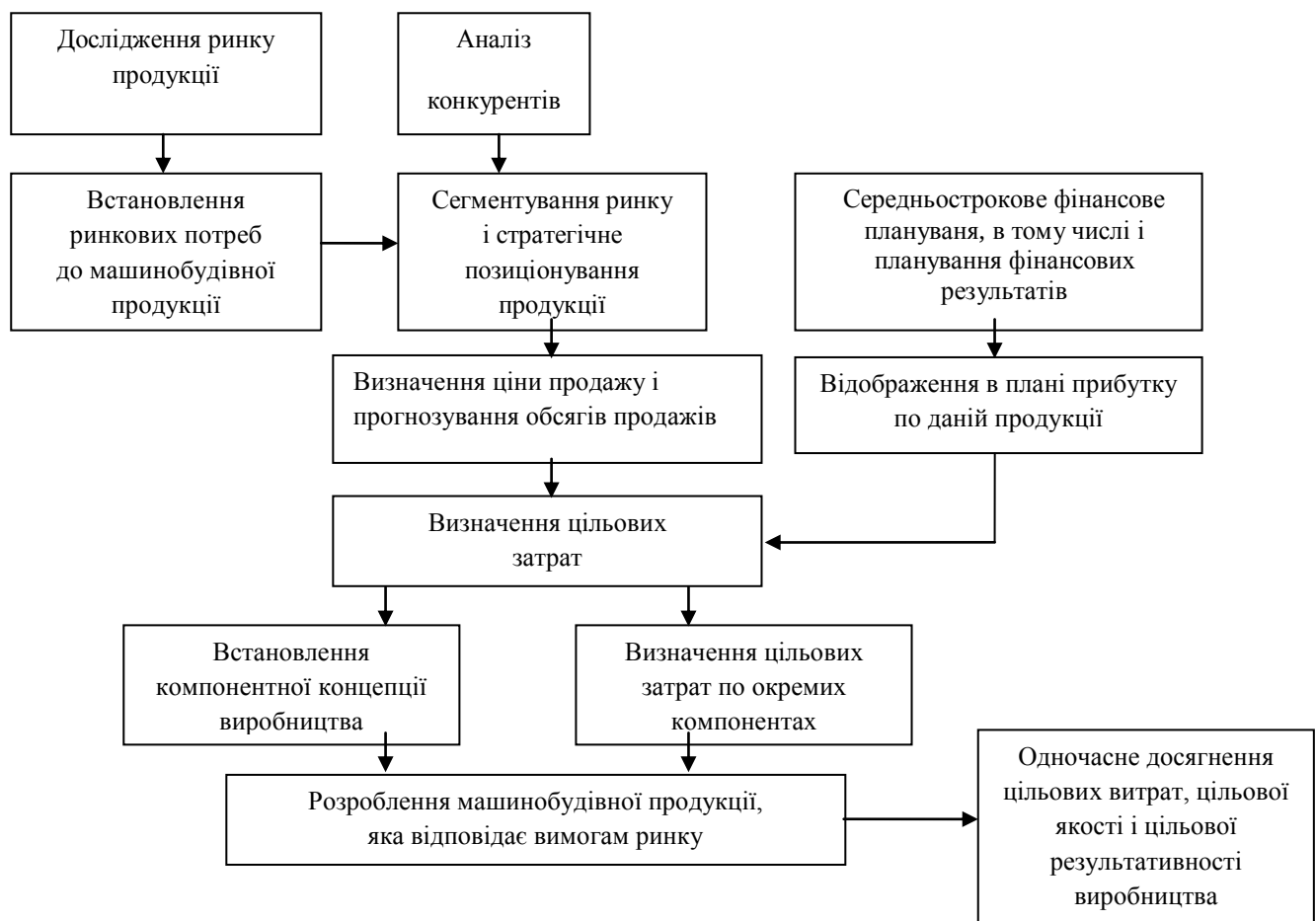


Рис. 1. Алгоритм реалізації таргет-костінгу на машинобудівному підприємстві

Позитивні моменти при використанні концепції таргет-костінгу складаються в наступному:

- учасниками досліджуються синтезуються та, врешті, виробляються різноманітні рішення та припущення, результатом яких досить часто стають альтернативні та інноваційні рішення щодо виробничого процесу та товару;

- в умовах існуючого витратного обмеження необхідно знайти такий інноваційний процес, щоб мати можливість здійснювати виробництво, минаючи вартісні технології і матеріали [13].

Аналізуючи наведений, алгоритм, можна помітити, що головною перевагою застосування концепції є систематизація заходів по зниженню витрат при одночасному орієнтуванні на врахування споживацьких потреб. Коли цільові витрати поділено між статтями витрат, можна встановити їх норми, що неминуче приверне підвищену увагу керівництва та менеджменту до контрольних заходів відносно витрат. У підсумку ж підприємство після використання системи таргет-костингу володіє вже довгостроковим управлінським інструментом, забезпечуючим йому високий рівень конкурентоспроможності та отримання прибутку, а в перспективі – привабливу зовнішню інвестицію. Наприклад, керівниками більш ніж 80% підприємств Німеччини відзначено, що цільове управління витратами має сильний вплив на фінансовий успіх та стає положення підприємства на ринку [12].

Сутність запропонованих пропозицій полягає у необхідності виділення, у разі виникнення необхідності, в загальному бюджеті будь-якого промислового підприємства бюджету інноваційної діяльності. Такий бюджет за складом його статей подібний до бюджету витрат, але його мета та механізм функціонування повністю відповідають бюджету за капітальними вкладеннями. В запропонованому бюджеті слід врахувати всі витрати, які потенційно виникнуть при розробці, апробації та впровадженні інновацій, а ключовим та найбільш складним в цьому процесі є вибір часового інтервалу.

Висновки з проведеного дослідження. Впровадження в практичну діяльність розробленої методики управлінського обліку інноваційної діяльності, що включає до свого складу бюджетування інноваційних процесів, дозволить значно збільшити інформаційну ємність управлінського обліку інновацій та посилення його контрольної, аналітичної та прогностичної функцій.

Перелік посилань

1. Бутинець Ф. Ф. *Теорія бухгалтерського обліку*. Житомир: ЖІТІ, 2000. 356 с.
2. Грабовська Ю. М. Бухгалтерський облік, аналіз та аудит. *Бухгалтерський облік, аналіз та аудит*. 2018. № 23. С. 612-617.
3. Герасимчук В. Г. Бухгалтерський облік, аналіз та аудит. *Наукові записки Національного університету "Острозька академія"*. 2013. Сер.: Економіка. № 19. С. 305-310.
4. Саранцева Е. Г., Давыдова В. В. Инновационная деятельность как объект управленческого учета. Проблемы учета: сайт. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/innovatsionnaya-deyatelnost-kak-obekt-upravlencheskogo-ucheta> (дата звернення 22.03.2019)

5. Илышев А. М., Воропанова И. Н. *Учет и анализ инновационно-инвестиционной деятельности*. Изд. центр НТЦ – НИИОГР, 2002. 136 с.
6. Кірсанова В. В., Сухарева Т. О., Ковальова О. М. Проблеми обліку інноваційної діяльності. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2011. № 41(2). С. 216-221.
7. Маренич Т. Г. Документальне забезпечення записів у бухгалтерському обліку: аналіз новацій та напрями поліпшення. *Актуальні проблеми інноваційної економіки*. 2017. № 1. С. 76-79.
8. Николаева С. А. *Особенности учета затрат в условиях рынка: система «директ-костинг»: теория и практика*. М.: Финансы и статистика, 1997. 128 с.
9. Озеран В., Гик В. Актуальні проблеми обліку витрат на інновації. *Бухгалтерський облік і аудит*. 2013. № 12. С. 21–29.
10. Быстрова А. Н. *Интегрированный управленческий учет инновационной деятельности в условиях информационной экономики: дис. канд. эк. наук: 08.00.12*. Екатеринбург, 2010. 148 с.
11. Славников Д. В. *Target costing как метод селевого стратегического управления затратами*: сайт. URL: <http://www.mevriz.ru/articles/2005/6/3939.html> (дата звернення 22.03.2019)
12. *Внедрение целевого управления затратами в рамках системы стратегического контроллинга*: сайт. URL: http://revolution.allbest.ru/managment/00047689_0.html (дата звернення 22.03.2019)
13. Троян И. *Алгоритмы Target Costing*: сайт. URL: <http://www.gaap.ru/biblio/mngacc/foreign/015.asp>. (дата звернення 22.03.2019)

References

1. Butinets, F. F. (2000), *Theory of accounting* [Teoriia bukhhalterskoho obliku], Zhytomyr: LIFE, 356 p.
2. Grabovskaya, Yu. M. (2018), Accounting, analysis and audit [Accounting, analysis and audit], *Accounting, analysis and audit*, No. 23, P. 612-617.
3. Gerasimchuk, V. G. (2013), Accounting, analysis and audit [Accounting, analysis and audit], *Scientific notes of Ostroh Academy National University, Economics*, No. 19, P. 305-310.
4. Sarantseva, E. G., Davydova V. V. Innovation activity as an object of management accounting. Accounting problems [Innovatsionnaya deyatel'nost' kak ob"ekt upravlencheskogo ucheta. Problemy ucheta], available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/innovatsionnaya-deyatelnost-kak-obekt-upravlencheskogo-ucheta> (last accessed 22.03.2019)
5. Ilyshev, A. M., Voropanova, I. N. (2002), *Accounting and analysis of innovation and investment activities* [Uchet i analiz innovatsionno-investitsionnoy deyatel'nosti], Ed. Center SEC - NIIOGR, 136 p.
6. Kirsanov, V. V., Sukhareva, T. O., Kovalova, O. M. (2011), Problem area інноваційної діяльності [Problemy obliku innovatsiinoi diialnosti], *News of social and economic doslidzhen*, No. 41 (2), P. 216-221.

7. Marenich, T. G. (2017), Documentary accounting records: analysis of innovations and directions of improvement [Dokumentalne zabezpechennia zapysiv u bukhhalterskomu obliku: analiz novatsii ta napriamy polipshennia], *Actual problems of innovative economy*, No. 1, P. 76-79.
8. Nikolaev, S. A. (1997), *Features of cost accounting in market conditions: a system of "direct costing": theory and practice* [Osobennosti ucheta zatrat v usloviyakh rynka: sistema «direkt-kosting»: teoriya i praktika], M.: Finance and Statistics, 128 p.
9. Ozeran, V., Gik, V. (2013), Topical problems of accounting for the costs of innovation [Aktualni problemy obliku vytrat na innovatsii], *Accounting and auditing*, No. 12, P. 21-29.
10. Bystrov, A. N. (2010), *Integrated management accounting of innovation activity in the conditions of the information economy* [Integrirovannyi upravlencheskiy uchet innovatsionnoy deyatel'nosti v usloviyakh informatsionnoy ekonomiki], diss. Cand. eq Sciences: 08.00.12, Yekaterinburg, 148 p.
11. Slavnikov, D. V. Target costing as a cost-effective strategic cost control method [Target costing kak metod selevogo strategicheskogo upravleniya zatratami], available at: <http://www.mevriz.ru/articles/2005/6/3939.html> (last accessed 22.03.2019)
12. Implementation of target cost management within the framework of the strategic control system [Vnedrenie tselevogo upravleniya zatratami v ramkakh sistemy strategicheskogo kontrollinga], available at: http://revolution.allbest.ru/managment/00047689_0.html (last accessed 22.03.2019)
13. Troyan, I. Algorithms Target Sosting [Algoritmy Target Sosting], available at: <http://www.gaap.ru/biblio/mngacc/foreign/015.asp>. (last accessed 22.03.2019)

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 330.34; JEL Classification: O32

**Вербицька В.І., Ковалева Т.В., Попова А.М., Хорошилова І.О.
МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОБЛІКУ ТА КАЛЬКУЛЮВАННЯ ВИТРАТ
ПО ІННОВАЦІЙНИМ ПРОЕКТАМ**

Метою дослідження є визначення основних напрямків вдосконалення контролю інноваційних витрат та розробка положень, що збільшать інформаційну ємність управлінського обліку інновацій. **Методика дослідження** були використані наступні загальнонаукові та спеціальні методи і прийоми дослідження: методи узагальнення та абстрагування – для уточнення сутності управлінського обліку іновацій, теоретичних засад та інструментарію управління інноваційною діяльністю; системного і комплексного підходу до визначення вибору складових прийомів та засобів, за допомогою яких всебічно відображаються об'єкти, які складають та забезпечують інноваційну діяльність. **Результати дослідження.** Прогнозування кінцевого результату інноваційного впровадження неможливо через його неповторність, а значить, неможливо заздалегідь розробити єдину методику калькулювання інновації та успішно

використовувати її для інноваційного проекту підприємств. Сучасна практика методології бухгалтерського обліку в організації різних галузей промисловості свідчить про відсутність єдиного методологічного підходу до планування, обліку та суперечності цих витрат. У зв'язку з цим визначення основних напрямів поліпшення контролю за інноваційними витратами та розробка положень підвищує інформаційну спроможність управлінського обліку операцій. Встановлення цільових витрат у фокусі уваги стає головним у практиці використання цільової вартості. **Науковою новизною** є використання методики поділення інноваційного юджету при калькулюванні витрат. Загалом, використання реалізації в практичній діяльності розробленої методології управлінського обліку інноваційної діяльності, що включає в себе склад бюджетування інноваційних процесів, дозволить суттєво підвищити інформаційну спроможність управлінського обліку інновацій та посилення її контролю, аналітичної діяльності та функції прогнозування. **Практичне значення отриманих результатів** полягає у використанні методів, що дозволяє застосовувати запропонований консолідований план, що дає можливість формувати окрему частку бюджету, котрі стосуються інновацій. В результаті компанія, використовуючи систему цільової калькуляції, вже має довгостроковий інструмент управління, що забезпечує йому високий рівень конкурентоспроможності і прибутку, а в довгостроковій перспективі - привабливі іноземні інвестиції.

Ключові слова: собівартість; інновація; калькулювання; облік витрат; тагет-костинг

УДК 330.34; JEL Classification: O32

Вербицкая В.И., Ковалева Т.В., Попова А.М., Хорошилова И. А. МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К УЧЕТА И КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ ЗАТРАТ ПО ИННОВАЦИОННЫМ ПРОЕКТАМ

Цель исследования является определение основных направлений совершенствования контроля инновационных затрат и разработка положений, увеличат информационную емкость управленческого учета инноваций. **Методика исследования.** Были использованы следующие общенаучные и специальные методы и приемы исследования: методы обобщения и абстрагирования - для уточнения сущности управленческого учета инноваций, теоретических основ и инструментария управления инновационной деятельностью; системного и комплексного подхода к определению выбора составляющих приемов и средств, с помощью которых всесторонне отражаются объекты, которые составляют и обеспечивают инновационную деятельность. **Результаты исследования.** Прогнозирование конечного результата инновационного внедрения невозможно из-за его неповторимости, а значит, невозможно заранее разработать единую методику калькуляции инновации и успешно использовать ее для инновационного проекта предприятий. Современная практика методологии бухгалтерского учета в организации различных отраслей промышленности свидетельствует об

отсутствии единого методологического подхода к планированию, учету и противоречия этих расходов. В связи с этим определение основных направлений улучшения контроля за инновационными затратами и разработка положений повышает информационную способность управленческого учета операций. Установление целевых расходов в фокусе внимания становится главным в практике использования целевой стоимости. **Научная новизна.** Является использование методики разделения инновационного бюджета при калькулировании затрат. В общем, использование реализации в практической деятельности разработанной методологии управленческого учета инновационной деятельности, включающая в себя состав бюджетирования инновационных процессов, позволит существенно повысить информационную способность управленческого учета инноваций и усиления ее контроля, аналитической деятельности. и функции прогнозирования. **Практическое значение полученных результатов** заключается в использовании методов, что позволяет применять предложенный консолидированный план, дает возможность формировать отдельную долю бюджета, касающиеся инноваций. В результате компания, используя систему целевой калькуляции, уже имеет долгосрочный инструмент управления, обеспечивает ему высокий уровень конкурентоспособности и прибыли, а в долгосрочной перспективе - привлекательные иностранные инвестиции.

Ключевые слова: себестоимость; инновация; калькулирования; учет затрат; Тагет-костинг

UDC 330.34; JEL Classification: O32

Verbitskaya V.I., Kovaleva T.V., Popova A.M., Khoroshilova I.
METHODICAL APPROACH TO ACCOUNT AND CALCULATION OF INCOME INNOVATION PROJECTS

Purpose is to determine the main directions of improving the control of innovation costs and the development of provisions that will increase the information capacity of managerial accounting of innovations. **Research methodology** used the following general scientific and special methods and techniques of the study: methods of generalization and abstraction - to specify the essence of managerial accounting of innovations, theoretical foundations and tools of management of innovation activities; a systematic and integrated approach to the definition of the choice of components of methods and means by which the objects representing and providing innovative activity are comprehensively reflected. **Findings.** Forecasting of the final result of innovation implementation is impossible due to its uniqueness, which means that it is impossible to develop in advance a unified method of calculation of innovations and successfully use it for the innovative project of enterprises. The current practice of accounting methodology in the organization of various industries indicates the lack of a unified methodological approach to planning, accounting and contradiction in these costs. In this regard, the definition of the main areas for improving the control of innovation costs and the development of provisions increases the information ability of management accounting operations.

Setting target spend in the focus of attention becomes the main focus in the practice of using target value. **Originality** is the use of the method of sharing the innovative youth when calculating costs. In general, the use of realization in the developed practice of the developed methodology of managerial accounting of innovation activities, which includes the composition of the budgeting of innovation processes, will significantly increase the information capacity of managerial accounting of innovations and strengthening its control, analytical activity. and forecasting functions. **Practical value** of the results obtained is to use the methods that allow the proposed consolidated plan to be applied, which enables the formation of a separate part of the budget related to innovation. As a result, the company, using the target costing system, already has a long-term management tool that provides it with a high level of competitiveness and profit, and in the long run attractive foreign investments.

Key words: prime cost; innovation; calculation; cost accounting; tagging-costing

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Вербицька Вікторія Іванівна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин, м. Харків, Україна; Моб. 050-403-14-57.

Вербицкая Виктория Ивановна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры учета, налогообложения и международных экономических взаимоотношений, г. Харьков, Украина. Моб. 050-403-14-57.

Verbitskaya Victoria - Candidate of Sciences (Economic), Associate Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Accounting, Taxation and International Economic Relations, Kharkiv, Ukraine. Моб. 050-403-14-57.

Ковальова Тетяна Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин, м. Харків, Україна; Моб. 095-724-40-50.

Ковалева Татьяна Владимировна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры учета, налогообложения и международных экономических взаимоотношений, г. Харьков, Украина. Моб. 095-724-40-50.

Kovaleva Tatiana - Candidate of Sciences (Economic), Associate Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Accounting, Taxation and International Economic Relations, Kharkiv, Ukraine. Моб. 095-724-40-50.

Попова Анжела Миколаївна – кандидат технічних наук, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин, м. Харків, Україна; e-mail: angelikaropova@meta.ua; Моб. 097-464-37-77.

Попова Анжела Николаевна – кандидат технических наук, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры учета, налогообложения и международных экономических взаимоотношений, г. Харьков, Украина. e-mail: angelikaropova@meta.ua; Моб. 097-464-37-77.

Popova Anzhela - Candidate of Sciences (Technical), Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Accounting, Taxation and International Economic Relations, Kharkiv, Ukraine. e-mail: angelikaropova@meta.ua; Моб. 097-464-37-77.

Хорошилова Ірина Олександрівна – кандидат економічних наук, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин, м. Харків, Україна; e-mail: hia23@ukr.net; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-00015343-5161>. Моб. 050-307-97-03.

Хорошилова Ирина Александровна – кандидат экономических наук, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры учета, налогообложения и международных экономических отношений, г. Харьков, Украина.

Khoroshilova Irina – Candidate of Sciences (Economics), Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of account, taxation and international economic relations, Kharkiv, Ukraine.

СИСТЕМА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДІЯЛЬНОСТІ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ У РОЗРІЗІ ЇЇ ФУНКЦІОНАЛЬНИХ СКЛАДОВИХ

Дяченко К. С., старший викладач

Харківський торговельно-економічний інститут

Київського національного торговельно-економічного університету

Постановка проблеми. Будівельна галузь України, як одна з провідних галузей економіки держави, однією з перших зазнала негативного впливу кризових явищ, що призвело до зниження її конкурентоспроможності та економічної безпеки діяльності будівельних підприємств (ДБП). З іншого боку, стан і розвиток будівельної галузі виступає індикатором соціально-економічного розвитку країни в цілому: процеси, що відбуваються в інших галузях і сферах економічної діяльності, позначаються на ефективності будівельної галузі та результатах діяльності окремих будівельних підприємств. Сучасні загрози можуть впливати на рівень ефективності будівництва, його конкурентоспроможність, раціональне використання усіх видів ресурсів, забезпечення високого рівня рентабельності, платоспроможності та фінансової стійкості. Усе це вимагає нагального вирішення питань щодо систематичного впровадження та підтримання системи економічної безпеки ДБП з урахуванням їх галузевих особливостей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання сутності, ролі та значення економічної безпеки перебували в центрі уваги протягом усього часу сучасного розвитку економічної науки. Вагомий внесок у дослідження питань, пов'язаних зі стійкістю економічного розвитку й економічною безпекою підприємств, здійснено провідними зарубіжними і вітчизняними науковцями, а саме: [1-7] та ін.; автори [8, с. 194], [9-11] та [12, с. 6; 38] у своїх працях розглядали теоретичні аспекти та сучасні підходи до дослідження та формування економічної безпеки; [13], та [14, с. 16] досліджували функціональні складові економічної безпеки.

Невирішені складові загальної проблеми. Проте, не дивлячись на широке коло проведених досліджень, для вирішення окреслених питань особливого значення набуває розгляд сучасних підходів до формування системи економічної безпеки ДБП у розрізі функціональних складових, а також визначення їх структури, що враховували б галузеву специфіку.

Формулювання цілей статті. Метою статті є формування системи економічної безпеки ДБП із застосуванням системного підходу, який враховує галузеві особливості діяльності підприємств а також дозволить в майбутньому дослідити вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ на кожному зі складових з метою розробки комплексного підходу протидії ризикам та загрозам ДБП у коротко- та довгостроковій перспективі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ефективне функціонування системи економічної безпеки ДБП забезпечується за рахунок взаємодії всіх функціональних складових економічної безпеки, до складу яких переважна більшість науковців [15-26] включають: фінансову, інтелектуальну, техніко-технологічну, політико-правову, інформаційну, екологічну, силову, ринкову, інтерфейсну (табл. 1).

Таблиця 1

Підходи вчених до структури функціональних складових економічної безпеки ДБП

Автор	Джерело	Функціональні складові економічної безпеки ДБП																	
		Фінансова	Нормативно-правова (юридична)	Техніко-технологічна, (науково-, матеріально-технічна)	Кадрово-інтелектуальна (кадрів і персоналу)	Інформаційна (інформаційно-комунікаційна)	Інноваційна (Інноваційно-інвестиційна)	Ринкова	Ресурсна (ресурсно-матеріальна)	Екологічна	Виробнича	Інтерфейсна	Силова (фізична, безпека праці)	Майнова (матеріально-технічна)	Ділова	Організаційно-логістична	Корпоративна	Маркетингова	Результативності діяльності
Юй Дзяньбо	[15, с. 8]	+	+	+	+	+	+			+			+		+	+	+	+	+
В. І. Дмитренко	[16, с. 39]	+	+	+	+	+						+		+					
С. Н. Лященко	[17, с. 16]	+	+	+	+	+		+		+		+	+						
А. О. Кушнірук	[18, с. 24]	+	+	+	+	+		+	+	+		+	+						
С. В. Маркова	[19, с. 16]	+		+	+	+				+									
М. В. Микитась	[20, с. 56]	+	+	+		+		+	+	+		+	+						
І. П. Мігус, В. М. Андрієнко	[21, с. 217]	+	+	+	+	+							+						
О. В. Федосова, О. О. Молодід	[22, с. 274]	+	+	+	+	+		+		+		+	+						
П. А. Фісуненко, М. В. Лаже	[23, с. 158]	+	+	+	+	+				+			+						
Н. В. Штамбург	[24, с. 491]	+	+	+	+					+		+	+						

Узагальнено автором на основі [15-24]

Як видно з табл. 1, переважна більшість авторів виділяє окреслений перелік функціональних складових економічної безпеки, що зумовлене універсальністю даного підходу та акцентує увагу на основних можливих загрозах економічній безпеці ДБП.

Кожна із запропонованих складових є важливою, проте не кожна з них на практиці можна об'єктивно оцінити через відсутність універсальних методичних підходів, які б враховували форму власності, розмір досліджуваних будівельних підприємств, специфіку їх діяльності та галузеві особливості.

Разом з тим, як показало дослідження з використанням методом парних порівнянь (табл. 1), одноголосно всі учені акцентують увагу на ключовій ролі

фінансової та техніко-технологічної складових у системі економічної безпеки ДБП, що на пряму пов'язано з можливістю реалізації місії підприємства у коротко- та довгостроковій перспективі, можливості її об'єктивної та оперативної оцінки та особливостями господарських процесів.

Проаналізувавши існуючі підходи авторів до структури функціональних складових економічної безпеки ДБП, автором було запропоновано перелік функціональних складових системи економічної безпеки, що враховують галузеву специфіку будівельної галузі та розкрито їх зміст (табл. 2).

Таблиця 2

Функціональні складові системи економічної безпеки ДБП

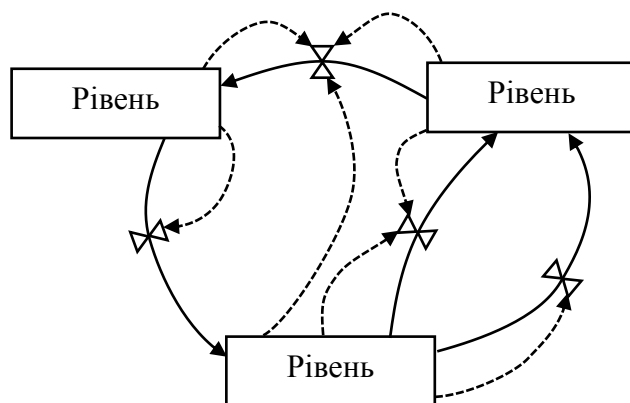
Фінансова	залучення та ефективне управління фінансовими ресурсами будівельних підприємств з урахуванням їх оптимальної структури капіталу з метою максимізації фінансових результатів
Кадрово-інтелектуальна	забезпеченість будівельних підприємств висококваліфікованими виробничими кадрами (зокрема V, VI розрядів), управлінським персоналом; підтримання та розвиток інтелектуального потенціалу, низький рівень плинності кадрового складу
Ресурсна	своєчасність, безперебійність поставок та якість сировини і матеріалів, її відповідність міжнародним стандартам
Техніко-технологічна	техніко-технологічне забезпечення результативного виконання будівельних робіт та надання будівельних послуг, організації виробничого процесу, якісного функціонування машин, обладнання, інструментів та інвентарю, що використовуються під час будівництва
Нормативно-правова	забезпеченість пакету усіх необхідних нормативно-правових документів, договорів, ліцензій, сертифікатів тощо стосовно проведення будівельних робіт та формування партнерських взаємовідносин з учасниками будівництва
Інформаційна	ефективне інформаційно-аналітичне забезпечення господарської діяльності будівельних підприємств, моніторинг ринку будівельних послуг, маркетингові дослідження, використання сучасних технологій розвитку (забезпечення) комунікацій
Екологічна	дотримання діючих екологічних норм, мінімізації втрат від забруднення навколишнього природного середовища
Силова	захист та забезпечення фізичної безпеки працівників, а також збереження майна будівельних підприємств
Ринкова	рівень конкурентоспроможності, активна участь та результати тендерних торгів, стратегічні орієнтири функціонування та розвитку будівельних підприємств в умовах невизначеності та ризику
Інтерфейсна	ділова репутація серед споживачів будівельних послуг та бізнес партнерів, імідж компанії, наявність бренду, участь у благодійних проектах, соціальна відповідальність будівельних підприємств
Інноваційна	запровадження і використання на будівельних підприємствах новітніх технологічних способів будівництва, які дозволяють зменшити витрати виробництва, скоротити терміни будівництва, стримують негативний вплив на забруднення навколишнього природного середовища та відповідає міжнародним та національним стандартам якості будівельних послуг

Складено автором

Запропонований перелік не лише дозволяє врахувати галузеві особливості їх діяльності, а і дає змогу окреслити фактори внутрішнього та зовнішнього середовищ,

які впливають на кожну з них і можуть здійснювати як стабілізуючий, так дестабілізуючий вплив на діяльність будівельних підприємств у процесі їх господарської діяльності. Застосування системного підходу для дослідження і моделювання принципів управління економічною безпекою ДБП у розрізі її функціональних складових дозволяє однозначно класифікувати фактори з позитивним і негативним впливом на безпечне функціонування і розвиток підприємств, визначити цільові орієнтири розвитку і своєчасно встановити виникаючі, як зовнішні, так і внутрішні загрози. З нашої точки зору системний підхід передбачає розгляд економічної безпеки як цілеспрямованої динамічної системи, що функціонує і розвивається шляхом управління критеріями оцінки рівня розвитку і спрямована на досягнення оптимального рівня в умовах стохастичного виникнення зовнішніх і внутрішніх негативних впливів [27].

Узагальнюючи викладений матеріал, можна стверджувати, що застосування системного підходу при вивченні і моделюванні економічної безпеки ДБП є повністю обґрунтованим і дозволяє провести її аналіз як в статичному, так і в динамічному стані. На основі визначених у табл. 1 функціональних складових системи економічної безпеки ДБП, розглянемо структуру моделі їх системи економічної безпеки, розкриваючи сутнісну характеристику кожної з підсистем, її складових та впливу визначених факторів, ми можемо спостерігати взаємозв'язок між ними, що свідчить про наявність системи. Для більш точного результату застосуємо метод системної динаміки [27], який дозволяє відстежити причинно-наслідкові зв'язки в системі і складається з наступних елементів: системних рівнів, які представляють собою накопичення (аккумуляцію) в ланцюгах зворотного зв'язку; потоків, які переміщують зміст одного рівня до іншого; процедур рішень, які регулюють темпи потоку між рівнями; каналів інформації, що з'єднують процедури рішень з рівнями. На рис. 1 показана найпростіша можлива структура ланцюга зворотного зв'язку, яка описується змінними двох видів – темпом і рівнем.



Умовні позначення:

⊗ – процедура рішення; ———— канал потоку; джерело інформації.

Рис. 1. Базова модель системної динаміки

Дія потоку акумулюється, визначаючи рівень системи. Інформація про рівень – це основа для управління темпом потоку. Значення показників складових економічної безпеки будівельних підприємств, розглянутих в моделі – це змінні рівня. Кожна з них є результатом акумуляції зовнішніх і внутрішніх потоків, що пов'язують взаємодіючі рівні і які переміщують вміст від рівня до рівня. Темпи потоку спричиняють зміни рівнів. Відомості про стани рівнів є вхідними величинами в рівняннях темпів, які керують темпами потоку. Зміна рівнів визначається тільки темпами потоку. Змінні темпів потоку, в свою чергу, залежать тільки від інформації про рівні. Один рівень може впливати на інший рівень тільки темпом потоку. Для системних рівнів записуються диференціальні рівняння виду:

$$\frac{dy}{dt} = y^+ - y^- , \quad (1)$$

де: y^+ / y^- – позитивний / негативний темп швидкості змінної y , що включає в себе всі фактори, які викликають зростання / спадання змінної y .

Темпи представляють собою добуток функцій, що залежать тільки від «чинників» – комбінація основних змінних, які, в свою чергу, самі є функціями системних рівнів:

$$y^{\pm} = g(y_1, y_2, \dots, y_n) = f(F_1, F_2, \dots, F_k) = f_1(F_1)f_2(F_2) \dots f_k(F_k), \quad (2)$$

де $F_j = g_j(y_n \dots y_m)$ – фактори; $m=m(j) < n, k=k(j) < n$ (число рівнів)

Кількість чинників менше, ніж число основних змінних моделі. У свою чергу, кожен фактор залежить не від усіх системних рівнів. Це зроблено з метою спрощення задачі моделювання.

Виділимо системні рівні економічної безпеки будівельних підприємств:

X_1 – фінансовий; X_2 – кадрово-інтелектуальний; X_3 – ресурсний; X_4 – техніко-технологічний; X_5 – політико-правовий; X_6 – інформаційний; X_7 – екологічний; X_8 – силовий; X_9 – ринковий; X_{10} – інтерфейсний; X_{11} – інноваційний.

На рис. 2 наведено оргграф показників системи економічної безпеки ДБП, на якому наочно проілюстровані причинно-наслідкові зв'язки між системними рівнями, і функціональні залежності, які характеризують взаємодію системних рівнів.

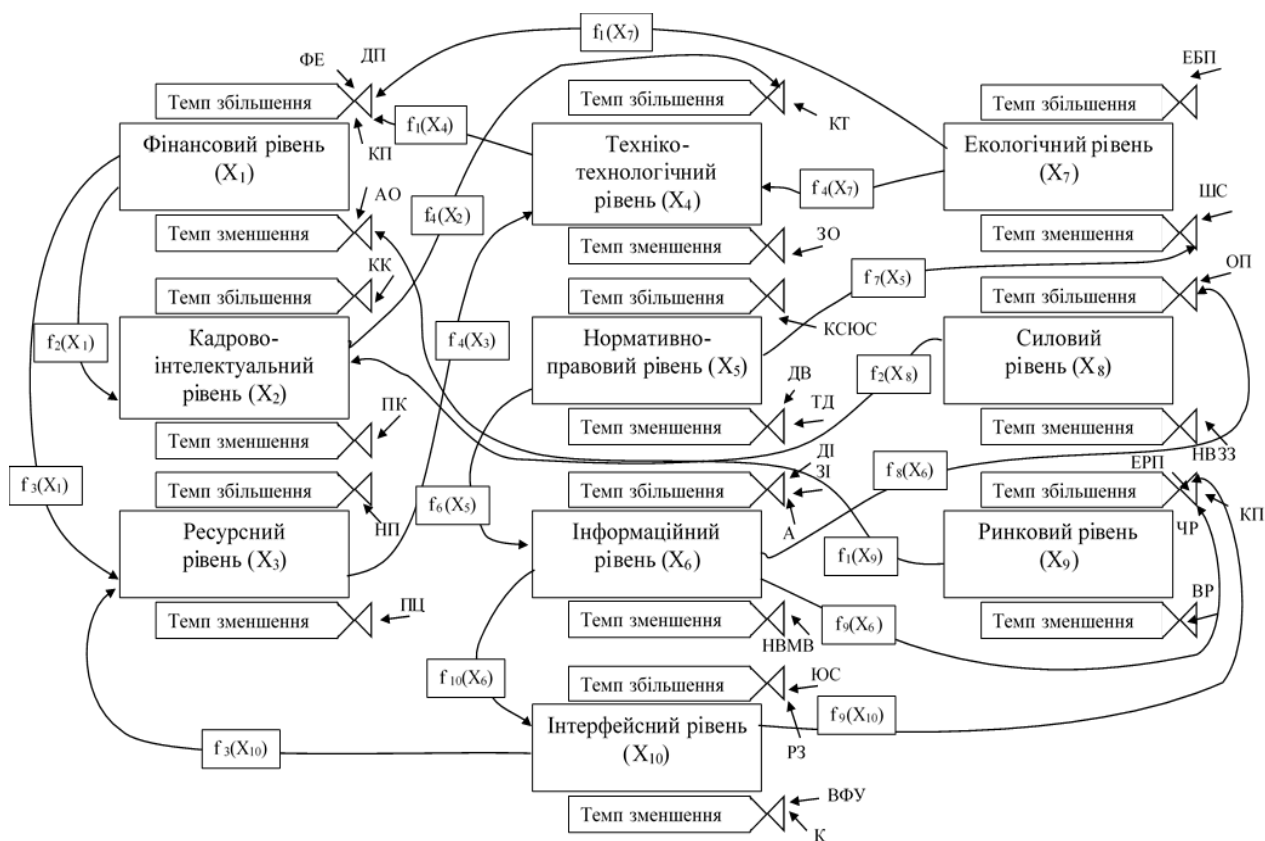


Рис. 2. Орграф системи економічної безпеки ДБП
Розроблено автором

Наведемо розшифровку наведених на рисунку позначень:

ФЕ – фінансова ефективність; Р – результативність; ДП – довгострокова платоспроможність; КП – короткострокова платоспроможність; АО – аванси отримані; КК – кваліфікація кадрів; ПК – плінність кадрів; ЗО – знос обладнання; ДВ – договірні відносини; ТД – трудові договори; КСЮС – кваліфікація співробітників юридичної служби; КТ – конкурентоспроможність технологій; ОП – охорона праці; НВЗЗ – негативний вплив зовнішніх загроз; ЗІ – захист інформації; А – аналітика; ДІ – достовірність інформації; НВМВ – недосконалість взаємодії з місцевою владою; КП – конкурентоспроможність продукції; ЧР – частка ринку; ЕРП – ефективність рекламної політики; ВР – витрати на рекламу; К – конкуренти; ЮС – юридичний супровід; РЗ – репутація замовників; НП – надійність постачальників; ВФУ – взаємодія з фінансовими установами; ПЦ – підвищення цін; ЕСП – екологічність будівельного процесу; ШС – штрафні санкції;

Висновки. Таким чином, представлений на оргграфі комплексний підхід до організації системи економічної безпеки ДБП враховує системний взаємозв'язок кожної із запропонованих складових економічної безпеки та наочно демонструє вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ, відображаючи тенденції та результативність впливу кожної з них.

Запропонований підхід до організації системи економічної безпеки ДБП дасть можливість оцінити власні перспективи функціонування та подальші

можливості зростання, розробити тактику і стратегію розвитку, передбачити та уникнути негативних впливів фінансових криз, нових загроз та небезпек.

Забезпечення високого або хоча б достатнього рівня кожної з перерахованих функціональних складових економічної безпеки призведе до забезпечення системи економічної безпеки, головним завданням якої є підтримання стабільного, ефективного функціонування ДБП та розвитку в коротко- та довгостроковій перспективі.

Перелік посилань

1. Абалкин Л. И. Экономическая безопасность России: угрозы и поражение. *Вопросы экономики*. 1994. № 12. С. 4-13.

2. Амитан В. Н. Экономическая безопасность: концепция и основные модели. *Економічна кібернетика*. 2000. № 3-4. С. 13-20.

3. Бланк И. А. Управление финансовой безопасностью предприятия. К. : Изд-во «Эльга», «Ника-Центр», 2004. 784 с.

4. Варналій З. С. Економічна безпека: навч. посібник. К.: Знання, 2009. 647 с.

5. Жаліло Я. А. Економічна стратегія держави: теорія, методологія, практика : монографія. К. : Вид-во НІСД, 2003. С. 53-87.

6. Пастернак-Таранушенко Г. А. Економічна безпека держави. Методологія забезпечення: монографія. К.: Київський економічний інститут менеджменту, 2003. 320 с.

7. Реверчук Н. Й. Управління економічною безпекою підприємницьких структур: монографія. Нац. Банк України. Львівський банк. Інститут. Львів: ЛБІ НБУ, 2004. 196 с.

8. Андрієнко В. М. Сучасні підходи до забезпечення економічної безпеки будівельних підприємств. *Будівельне виробництво*. 2013. № 55. С. 14-22.

9. Бобров Є. А. Сучасні підходи до дослідження економічної безпеки. *Економіка України*. 2012. № 4. С. 80-85.

10. Богдан Н. М. Теоретичні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємств будівельного комплексу в процесі взаємодії із зовнішнім середовищем: сайт. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1434&p=2> (дата звернення: 19.03.2019).

11. Воробйов Ю. М., Воробйова О. І., Блажевич О. Г. Фінансова безпека будівельних підприємств: монографія. Сімферополь : ВД «АРІАЛ», 2013. 180 с.

12. Коробчинський О. Л. Організація та функціонування системи економічної безпеки підприємств будівельного холдингу : автореф. дис. ... канд. економ. наук : 08.00.04. Вищий навчальний заклад «Університет економіки та права «КРОК». К., 2010. 19 с.

13. Пухальська Г. В., Христич Г. О. Економічна безпека підприємства: суть та її складові. *Вісник Хмельн. нац. ун-ту. ек. наук*. 2008. № 6. Т. 1. С. 198-200.

14. Ільяшенко С. М. Складові економічної безпеки підприємства і підходи до їх оцінки. *Актуальні проблеми економіки*. 2003. № 3. С. 12-19.

15. Дзяньбо Ю. Оцінка стану забезпечення економічної безпеки корпоративних підприємств будівельної галузі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04. «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Харків, 2015. 23 с.

16. Дмитренко В. І. Методичний підхід до оцінювання стану системи економічної безпеки будівельних підприємств під впливом державного регулювання. *Вісник Черкаського університету*. 2015. № 33 (366). Серія «Економічні науки». С. 37-42.

17. Ильяшенко С. Н. Оценка составляющих экономической безопасности предприятия. *Наукові праці Донецького національного технічного університету*. Серія: економічна. 2002. Вип. 47. С. 16-22.

18. Кушнірук А. О. Альтернативний інструментарій оцінки стану системи економічної безпеки будівельних підприємств: дис. ... канд. екон. наук : 21.04.02 0. Ч., 2016. 198 с.

19. Маркова С. В. Противодействие криминализации регионального строительного комплекса как фактор его экономической безопасности: автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. екон. наук : спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством». Ставрополь, 2012. 22 с.

20. Микитась М. В. Економічна безпека будівельного підприємства та її зв'язок з конкурентоспроможністю. *Будівельне виробництво*. 2012. № 54. С. 55-57.

21. Мігус І. П., Андрієнко В. М. Структура та основні елементи системи забезпечення економічної безпеки при управлінні безпекою праці на будівельних підприємствах. *Бізнес-Інформ*. 2014. № 10. С. 213-219.

22. Федосова О. В., Молодід О. О. Технологічний принцип визначення економічної безпеки будівельного підприємства. *Економічний простір*. 2012. № 64. С. 273-280.

23. Фісуненко П. А., Лаже М. В. Особливості забезпечення економічної безпеки будівельних підприємств. *Шляхи підвищення ефективності будівництва в умовах формування ринкових відносин*. 2015. Вип. 33. С. 156-164.

24. Штамбург Н. В. Складові економічної безпеки підприємства. *Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму*. 2011. № 1 (4). С. 490-496.

25. Воронков О. О., Дяченко К. С. Концептуальні засади дослідження економічної безпеки будівельних підприємств. *Вісник Житомирського державного технологічного університету*. Серія: Економічні науки. 2017. № 4. С. 117-124.

26. Ванієва Е. А. Механізм оцінки економічної стійкості будівельної галузі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством». Сімферополь, 2009. 23 с.

27. Дяченко К. С., Воронков О. О. Концептуальні засади дослідження економічної безпеки будівельних підприємств. *Вісник Житомирського державного технологічного університету*. 2017. № 4 (82). С. 117-124.

References

1. Abalkin, L. I. (1994), Economic security of Russia: threats and defeat [Ekonomicheskaya bezopasnost' Rossii: ugrozy i porazhenie], *Economic issues*, No 12, P. 4-13.
2. Amitan, V. N. (2000), Economic Security: Concept and Basic Models [Ekonomicheskaya bezopasnost': kontseptsiya i osnovnye modeli], *Economical Cybernetics*, No. 3-4, P. 13-20.
3. Blank, I. A. (2004), *Management of financial security of an enterprise* [Upravlenie finansovoy bezopasnost'yu predpriyatiya], K.: Publishing house "Elga", "Nika-Center", 784 p.
4. Varnaliy, Z. S. (2009), *Economic security: teach. manual* [Ekonomichna bezpeka: navch. posibnyk], K.: Knowledge, 647 p.
5. Zhalilo, Ya. A. (2003), *Economic strategy for state power: theory, methodology, practice: monograph* [Ekonomichna stratehiia derzhavy: teoriia, metodolohiia, praktyka : monohrafiia], K.: View of ISD, P. 53-87.
6. Pasternak-Taranushenko, G. A. (2003), *Economical bezpeka power. Methodology of protection: monographs* [Ekonomichna bezpeka derzhavy. Metodolohiia zabezpechennia: monohrafiia], K.: Kiev Economic Management Institute, 320 p.
7. Reverchuk, N. Y. (2004), *Managing economical bezpekeku pidpriemnytskikh structures: monographs* [Upravlinnia ekonomichnoi bezpekoiu pidpriemnytskikh struktur: monohrafiia], Nat Bank of Ukraine, Lviv Bank, Institute, Lviv: LBI NBU, 196 p.
8. Andrienko, V.M. (2013), Such activities for the security of the bezpeks of Budapest companies [Suchasni pidkhody do zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky budivelnykh pidpriemstv], *Building production*, No. 55, P. 14-22.
9. Bobrov, Ye. A. (2012), Modern approaches to the study of economic security [Suchasni pidkhody do doslidzhennia ekonomichnoi bezpeky], *Ukraine economy*, No 4, P. 80-85.
10. Bogdan, N. M. Theoretical Aspects of Ensuring Economic Security of the Enterprises of the Building Complex in the Process of Interaction with the Environment: Website [Teoretychni aspekty zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv budivelnoho kompleksu v protsesi vzaiemodii iz zovnishnim seredovyschem], available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1434&p=2> (last accessed: 19.03.2019).
11. Vorobyov. Yu. M., Vorobyova O. I., Blazhevich O. G. (2013), *Financial safety of construction enterprises: monograph* [Finansova bezpeka budivelnykh pidpriemstv: monohrafiia], Simferopol: VD "ARIAL", 180 p.
12. Korobchinsky, O. L. (2010), Organization and functioning of the economic security system of the construction holding company: author's abstract. dis ... Candidate economist Sciences: 08.00.04 [Orhanizatsiia ta funktsionuvannia systemy ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv budivelnoho kholdynhu : avtoref. dys. ... kand. ekonom. nauk : 08.00.04], Higher Educational Institution "University of Economics

and Law" KROK ", K., 19 p.

13. Pukhalskaya, G.V., Khristich, G.O. (2008), Economic security of the enterprise: essence and its components [Ekonomichna bezpeka pidpriemstva: sut ta yii skladovi], *Herald Khmel'n. nats un-th eq sciences*, No. 6, T. 1, P. 198-200.

14. Ilyashenko, S. M. (2003), Components of economic security of the enterprise and approaches to their assessment [Skladovi ekonomichnoi bezpeky pidpriemstva i pidkhody do yikh otsinky], *Actual problems of the economy*, No. 3, P. 12-19.

15. Dzyanbo, Yu. (2015), Assessment of the state of ensuring the economic security of corporate enterprises in the construction industry: author's abstract. dis for the sciences. Degree Candidate econ Sciences: special 08.00.04. "Economy and management of enterprises (by types of economic activity)" [Otsinka stanu zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky korporatyvnykh pidpriemstv budivelnoi haluzi: avtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupenia kand. ekon. nauk : spets. 08.00.04. «Ekonomika ta upravlinnia pidpriemstvamy (za vydamy ekonomichnoi diialnosti)»], Kharkiv, 23 p.

16. Dmitrenko, V. I. (2015), Methodical approach to the assessment of the state of the system of economic security of construction enterprises under the influence of state regulation [Metodychnyi pidkhid do otsiniuvannia stanu systemy ekonomichnoi bezpeky budivelnykh pidpriemstv pid vplyvom derzhavnoho rehuliuвання], *Bulletin of Cherkasy University*, No. 33 (366), Series "Economic Sciences", P. 37-42.

17. Ilyashenko, S. N. (2002), Assessment of the components of the economic security of the enterprise [Otsenka sostavlyayushchikh ekonomicheskoy bezopasnosti predpriyatiya], *Scientific works of the Donetsk National Technical University*, Series: economical, Output 47, P. 16-22.

18. Kushniruk, A. O. (2016), Alternative Instruments for Assessing the Status of the System of Economic Security of Construction Companies [Alternatyvnyi instrumentarii otsinky stanu systemy ekonomichnoi bezpeky budivelnykh pidpriemstv], diss. ... Candidate econ Sciences: 21.04.02 0, Ch., 198 p.

19. Markova, S. V. (2012), Counteraction to the criminalization of the regional construction complex as a factor of its economic security [Protivodeystvie kriminalizatsii regional'nogo stroitel'nogo kompleksa kak faktor ego ekonomicheskoy bezopasnosti], author. diss. for the degree of Candidate econ Sciences: spec. 08.00.05 "Economics and management of the national economy," Stavropol, 22 p.

20. Mykytas, M. V. (2012), Economic security of a construction company and its connection with competitiveness [Ekonomichna bezpeka budivelnoho pidpriemstva ta yii zviazok z konkurentospromozhnistiu], *Building production*, No. 54, P. 55-57.

21. Migus, I. P., Andrienko, V. M. (2014), Structure and main elements of the system of ensuring economic safety in the management of labor safety at construction enterprises [Struktura ta osnovni elementy systemy zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky pry upravlinni bezpekoiu pratsi na budivelnykh pidpriemstvakh], *Business Inform*, No. 10, P. 213-219.

22. Fedosova, O. V., Molodid, A. O. (2012), Technological principle of

determining the economic safety of a construction enterprise [Tekhnolohichniy pryntsyyp vyznachennia ekonomichnoi bezpeky budivelnoho pidpriemstva], *Economic space*, No 64, P. 273-280.

23. Fisunenکو, P. A., Lazhe, M. V. (2015), Features of providing economic safety of construction enterprises [Osoblyvosti zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky budivelnykh pidpriemstv], *Ways to increase the efficiency of construction in a market-based relationship*, Issue 33, P. 156-164.

24. Shtamburg, N. V. (2011), Components of the economic security of the enterprise [Skladovi ekonomichnoi bezpeky pidpriemstva], *Bulletin of the International Nobel Economic Forum*, No 1 (4), P. 490-496.

25. Voronkov, O., Dyachenko, K. S. (2017), Conceptual basis for the study of economic safety of construction enterprises [Kontseptualni zasady doslidzhennia ekonomichnoi bezpeky budivelnykh pidpriemstv], *Bulletin of the Zhytomyr State Technological University*, Series: Economic Sciences, No. 4, P. 117-124.

26. Vanieva, E. A. (2009), Mechanism of estimation of economic stability of the building industry [Mekhanizm otsinky ekonomichnoi stiikosti budivelnoi haluzi], author's abstract, dis for the sciences, Degree Candidate economist Sciences: special 08.00.03 "Economics and management of national economy", Simferopol, 23 p.

27. Dyachenko, K. S., Voronkov, O. O. (2017), Conceptual principles of the study of economic safety of construction enterprises [Kontseptualni zasady doslidzhennia ekonomichnoi bezpeky budivelnykh pidpriemstv], *Bulletin of the Zhytomyr State Technological University*, No. 4 (82), P. 117-124.

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 658:330.341 (045); JEL Classification: M21, L74

Дяченко К. С. СИСТЕМА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДІЯЛЬНОСТІ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ У РОЗРІЗІ ЇЇ ФУНКЦІОНАЛЬНИХ СКЛАДОВИХ

У статті визначено роль та місце будівельної галузі у національній економіці країни, встановлено, що кризові явища здійснюють негативний вплив на конкурентоспроможність та економічну безпеку діяльності будівельних підприємств (ДБП). **Мета.** Метою статті є формування системи економічної безпеки діяльності будівельних підприємств (ДБП) із застосуванням системного підходу, який враховує їх галузеві особливості, а також дозволить в майбутньому дослідити вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ на кожен зі складових з метою розробки комплексного підходу протидії ризикам та загрозам ДБП у коротко- та довгостроковій перспективі. **Методика дослідження.** Для досягнення поставленої мети було використано систему загальнонаукових та спеціальних методів дослідження, зокрема: абстрактно-логічний аналіз – для обґрунтування сутності економічної безпеки ДБП; системно-структурний аналіз – для вивчення і систематизації підходів вчених до структури функціональних складових економічної безпеки ДБП; структуризації – для визначення та характеристики функціональних складових

системи економічної безпеки ДБП; графічно-аналітичний метод – для наочної ілюстрації за допомогою рисунків і таблиць, орграфу системи економічної безпеки ДБП на засадах системного підходу. **Результати.** У дослідженні визначено поняття економічної безпеки ДБП, проаналізовано підходи вітчизняних та зарубіжних авторів до структурного складу функціональних складових економічної безпеки підприємств, визначено склад системи економічної безпеки ДБП та висвітлено сутність кожної з них, що відображає особливості будівельної галузі та дозволяє передбачати і контролювати загрози, які здійснюють негативний вплив на їх діяльність. За допомогою методу системної динаміки за визначеними функціональними складовими економічної безпеки ДБП побудовано орграф, який дозволяє відстежити причинно-наслідкові зв'язки в системі і складається з наступних елементів: системних рівнів, які представляють собою накопичення (акумуляцію) в ланцюгах зворотного зв'язку; потоків, які переміщують зміст одного рівня до іншого; процедур рішень, які регулюють темпи потоку між рівнями; каналів інформації, що з'єднують процедури рішень з рівнями та демонструють вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ на кожну із функціональних складових системи економічної безпеки ДБП. **Наукова новизна.** Набуло подальшого розвитку поняття «економічна безпека ДБП», яке на відміну від існуючих, розглядається як цілеспрямована динамічна система, що функціонує і розвивається шляхом управління критеріями оцінки рівня розвитку і спрямована на досягнення оптимального рівня в умовах стохастичного виникнення зовнішніх і внутрішніх негативних впливів. Удосконалено визначення взаємодії функціональних складових ЕБ діяльності БП, яке на відміну від існуючих, базується на методі системної динаміки та дозволяє відстежити причинно-наслідкові зв'язки в системі, наочно демонструючи їх між системними рівнями, та функціональні залежності, які характеризують взаємодію системних рівнів з урахуванням негативного впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища з метою формування та забезпечення обґрунтованої системи ЕБ діяльності БП у коротко- та довгостроковій перспективі. **Практична значущість.** Запропонований системний підхід до формування системи економічної безпеки може застосовуватись у діяльності будівельних підприємств, установ та організацій для моніторингу, ідентифікації та упередження виникнення кризових явищ, негативних впливів факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ як у коротко- так і довгостроковій перспективі.

Ключові слова: економічна безпека; функціональні складові; будівельні підприємства; ризик; загроза

УДК 658:330.341 (045); JEL Classification: M21, L74

Дяченко К. С. СИСТЕМА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РАЗРЕЗЕ ЕЕ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ СОСТАВЛЯЮЩИХ

В статье определены роль и место строительной отрасли в национальной

экономике страны, установлено, что кризисные явления оказывают негативное влияние на конкурентоспособность и экономическую безопасность деятельности строительных предприятий (ДСП). **Цель.** Целью статьи является формирование системы экономической безопасности ДСП с применением системного подхода, который учитывает их отраслевые особенности, а также позволит в будущем исследовать влияние факторов внешней и внутренней среды на каждую из составляющих с целью разработки комплексного подхода противодействия рискам и угрозам ДСП в кратко- и долгосрочной перспективе. **Методика исследования.** Для достижения поставленной цели была использована система общенаучных и специальных методов исследования, в частности: абстрактно-логический анализ для обоснования сущности экономической безопасности ДСП; системно-структурный анализ для изучения и систематизации подходов ученых к структуре функциональных составляющих экономической безопасности ДСП; структуризации для определения и характеристики функциональных составляющих системы экономической безопасности ДСП; графически-аналитический метод для наглядной иллюстрации с помощью рисунков и таблиц, орграфа системы экономической безопасности ДСП на основе системного подхода. **Результаты.** В исследовании определено понятие экономической безопасности ДСП; проанализированы подходы отечественных и зарубежных авторов к структурному составу функциональных составляющих экономической безопасности предприятий; определен состав системы экономической безопасности ДСП, освещены сущность каждой из них, что отражает особенности строительной отрасли и позволяет прогнозировать и контролировать угрозы, которые создают отрицательное влияние на их деятельность. С помощью метода системной динамики по определенным функциональным составляющим экономической безопасности ДСП построено орграф, который позволяет отследить причинно-следственные связи в системе и состоит из следующих элементов: системных уровней, которые представляют собой накопление (аккумуляцию) в цепях обратной связи; потоков, перемещают содержание одного уровня к другому; процедур решений, регулирующих темпы потока между уровнями; каналов информации, соединяющие процедуры решений по уровням и демонстрируют влияние факторов внешней и внутренней среды на каждую из функциональных составляющих системы экономической безопасности ДСП. **Научная новизна.** Получило дальнейшее развитие определение понятия «экономическая безопасность ДСП», которое, в отличие от существующих, рассматривается как целенаправленная динамическая система, которая функционирует и развивается путем управления критериями оценки уровня развития и направлена на достижение оптимального уровня в условиях стохастического возникновения внешних и внутренних негативных воздействий. Усовершенствовано определение взаимодействия функциональных составляющих экономической безопасности ДСП, которое в отличие от существующих, базируется на методе системной динамики и позволяет

отследить причинно-следственные связи в системе, наглядно демонстрируя их между системными уровнями, и функциональные зависимости, характеризующие взаимодействие системных уровней с учетом негативного влияния факторов внешней и внутренней среды с целью формирования и обеспечения обоснованной системы экономической безопасности ДСП в кратко- и долгосрочной перспективе. **Практическая значимость.** Предложенный системный подход к формированию системы экономической безопасности ДСП, учреждений и организаций для мониторинга, идентификации и предупреждения возникновения кризисных явлений, негативных воздействий факторов внешней и внутренней среды как в краткосрочной так и долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: экономическая безопасность; функциональные составляющие; строительные предприятия; риск; угроза.

UDC 658:330.341 (045); JEL Classification: M21, L74

Diachenko K.S. THE ECONOMIC SECURITY SYSTEM OF ACTIVITY OF CONSTRUCTION ENTERPRISES IN ITS FUNCTIONAL COMPONENTS

The article defines the role and place of the construction industry in the national economy of the country and has been established that the crisis phenomena have a negative impact on the competitiveness and economic safety of the activity of construction enterprises (ACE). **Purpose.** The purpose of the article is creating a system of economic safety of the activity of construction enterprises (ACE) with the use of a system approach. This approach takes account the specific features of enterprise activity, also it will allow in the future to research the influence of factors of external and internal environment on each of the components in order to develop an integrated approach to counteracting the risks and threats of the ACE in the short and long term. **Methodology of research.** The system of general scientific and special methods of exploring was used to achieve this goal. This methods are abstract-logical analysis used for substantiating the essence of the economic safety of the ACE; system-structural analysis used for studying and systematize the approaches of scientists to the structure of functional components of economic security of the ACE; structuring used for determining and characterizing of functional components of the system of economic safety of the ACE; graphical-analytical method used for illustrative illustration with the help of drawings and tables of the digraph of the system of economic security of the ACE on the principles of a systematic approach. **Findings.** The concept of economic security of the ACE was determined in the research. The approaches of domestic and foreign authors to the structural composition of the functional components of the economic security of enterprises was analyzed. The composition of the system of economic security of the ACE was determined, and the essence of each of them was described, reflecting the features of the construction industry, and allows to predict and control the threats that are carried out negative impact on their activities. With the help of the method of system dynamics, a digraph is constructed on the determined functional components of the economic safety of the ACE, which allows tracing causal relationships in the system and consists of the following elements: system levels, which represent accumulation

(accumulation) in feedback circuits; flows that move content from one level to another; decision procedures that regulate flow rates between levels; information channels linking decision-making procedures to levels and demonstrating the influence of factors of external and internal environments on each of the functional components of the system of economic safety of the ACE. **Originality.** The concept of "economic security of the ACE" has been furthered, which, unlike the existing one, is considered as a purposeful dynamic system that functions and develops by managing the criteria for assessing the level of development and is aimed at achieving the optimal level in the conditions of stochastic external and internal negative influences. Determination of the interaction of the functional components of the economical security (ES) of building enterprises (BE) was improved, which unlike existing ones is based on the system dynamics method and allows to trace causal relationships in the system, clearly showing this relationships between system levels, and functional dependencies that characterize the interaction of system levels with taking into account the negative influence of the factors of the external and internal environment in order to form and provide a substantiated system of the EB of BC activities in the short and long term. **Practical value.** The proposed system approach to the formation of the system of economic security can be applied in the activity of construction enterprises, institutions and organizations for monitoring, identification and prevention of crisis phenomena, negative influences of factors of external and internal environment in the short and long term.

Key words: economic security; functional components; construction companies; risk; threat.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Дяченко Катерина Сергіївна – Харківський торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету, старший викладач кафедри економіки та безпеки бізнесу, м. Харків, Україна; e-mail: yoo.katrin@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0164-6156>. Моб. 068-535-60-03.

Дяченко Екатерина Сергеевна – Харьковский торгово-экономический институт Киевского национального торгово-экономического университета, старший преподаватель кафедры экономики и безопасности бизнеса, г. Харьков, Украина;

Diachenko Kateryna – Kharkiv Institute of Trade and Economics of Kyiv National University of Trade and Economics, Senior Lecturer, Department of Economics and Business Security, Kharkiv, Ukraine.

УТОЧНЕННЯ СУТНОСТІ ПОСЛУГИ У РИНКОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

*Касатонova І.А., канд. екон. наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Постановка проблеми. У міру розвитку суспільства, росту виробничих сил відбувається швидке становлення сфери обслуговування. В даний час роль послуг, як одного з найважливіших секторів економіки, напевно велика. Це можливо пов'язати з налагодженням виробничого циклу, накопиченням на ринку товарів як повсякденного, так і індивідуального попиту, з сильним ростом науково-технічного прогресу, котрий веде до новітніх технологій в житті суспільства. Все це не розглядається без існування інформаційних, фінансових, транспортних, страхових та інших видів послуг. Таким чином проблема підвищення рівня якості послуг для споживачів є актуальною та потребує подальшого розгляду.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. В даний час сфера послуг є однією з найперспективніших, сильно розвинених галузей економіки. Вона охоплює велике коло діяльностей: від торгівлі і транспорту до фінансування, страхування і посередництва самого різного роду. Необхідно відмітити праці деяких дослідників: Т. Хілла, Ф. Котлера, М. Портера, К. Лавлока, Н. Понкратьєвої, В.Г. Шинкаренко, І.М. Климович. Науковці описують економічну природу послуг, корегують політико-економічну трактовку цієї категорії, пропонують перспективні напрямки всієї обслуговуючої галузі в поєднанні з ринковою трансформацією економіки.

У марксистській концепції відтворення суспільного продукту сутність послуги визначається як трудова цілеспрямована діяльність, наслідки якої задовольняють потреби населення. Тому, в цьому визначенні – розуміння послуги як виду діяльності. Продукція, що потрапляє на ринок, стає товаром, а послуга набуває властивості товару, якщо вона реалізується за економічно обґрунтованими цінами, коли перевищує витрати на надання послуги.

Широко відомо характеризування послуги як економічної категорії. М. Портер наголошує: «Термін послуги охоплює велике коло галузей, які здійснюють різноманітні функції для їх покупців, але не містять у собі продажів реального продукту» [1, с. 69].

Економічна корисність розглядає послуги предметом торгівлі. Таким чином, при обзорі функціональних особливостей послуги, Т. Хілл вважає, що послуга може бути розглянута «як зміна стану людини або предмета, яка належить будь-якому учаснику економічних відносин і досягається в результаті свідомих дій іншого учасника даних відносин. При цьому вплив відбувається на основі їх попередньої добровільної домовленості» [2, с. 121].

Ф. Котлер наводить досить розповсюджене визначення послуг, де він виділяє в послугі наявність матеріально-речовинної форми: «Послуга – будь-який захід або вигода, які одна сторона може запропонувати іншій і які в основному невлічимі й не приводять до заволодіння чим-небудь. Виробництво послуг може бути, а може й не бути пов'язане з товаром у його матеріальному вигляді» [3, с. 638].

Отже, Ф. Котлер акцентує зір на значимих особливостях послуги: невідчутність, невіддільність від джерела, мінливість якості й несхоронність. Крім того, указується на те, що послуга: має корисність для когось, хто її не виконує; стає затребуваною в процесі обміну видами діяльності, впливає на основні умови виробництва й життєдіяльності людей.

У роботі «Економікс» К.Р. Макконела й С.Л. Брю зустрічається характеристика послуги як чогось не речовинного і в обмін на що споживач, підприємство або уряд готові представити щось цінне [4, с. 142].

Таку характеристику послуги приводить Н. Панкратьєва: «Послуги – економічна діяльність, що на пряму задовольняє особисті потреби членів суспільства, домашніх господарств, потреби підприємств різних форм власності, об'єднань, організацій і суспільні потреби суспільства в цілому, не втілені в матеріально-речовинній формі» [5, с. 16].

Послуги можна розглядати як вид діяльності або робіт, у процесі виконання яких не створюється новий, який раніше не існував, матеріально-речовинний продукт, але змінюється якість уже існуючого, або створеного продукту [6, с. 282].

Сутність послуги можна розглядати з різних точок зору: як вид діяльності, як економічну категорію, як сферу, як грошовий потік. Визначення послуги як виду діяльності підтримує і В.Г. Шинкаренко і трактує послугу як «цінність, благо, вигоду, які отримує споживач у результаті дій, що надаються однією стороною іншій з метою задоволення запитів і полягають у зміні умов споживання виробів або стану самих споживачів» [7, с. 10].

В електронній енциклопедії послуги – це дії, результат яких споживається в процесі їхнього виконання. Вони подані як діяльність індивіда на користь іншої особи [8].

Невирішені складові загальної проблеми. У наш час дослідження ролі сфери послуг в економіці ведеться з позиції загальної теорії послуг. Щодо трактовки сутності послуг немає однозначного визначення. Зріст ролі сфери обслуговування, успіхи індустріально-сервісної моделі економічного росту потребують розгляду послуги як самостійної економічної категорії, уточнення її сутності.

Формулювання цілей статті. Зріст ролі і впливу сфери послуг на економіку вказало на необхідність інтеграції підходів щодо сутності та складових послуг підприємства. Тому метою даної статті є уточнення сутності послуг у ринковій економіці.

Виклад основного матеріалу дослідження. Різноманітність підходів різних авторів до визначення терміна «послуга» змушує шукати необхідні

структурні складові для складання певних груп й систематизації у відповідності зі своїми функціональними характеристиками. Теоретична особливість сутності послуг та їх класифікація наведені в таблиці 1.

Таблиця 1

Класифікаційні ознаки послуг

№	Теоретичні підходи	Ознаки класифікації	Види послуг
1.	Марксистська концепція відтворення суспільного продукту	Економічний зміст	1.1 Нематеріальні (чисті), 1.2 Матеріальні (послуги сфери обігу)
2.	Марксистська концепція відтворення суспільного продукту	Призначення	2.1 Виробничого призначення, 2.1 Невиробничого призначення
3.	Неокласична теорія відтворення	Джерела фінансування	3.1 Ринкові, 3.1 Неринкові
4.	Концепція чистих суспільних товарів і послуг	Типи споживання	4.1 Культурно-побутові і соціальні, 4.2 Суспільні (оборона, управління, наука)
5.	Концепція споживання	Характер споживання	5.1 Особисті (індивідуальні), 5.2 Суспільні (колективні)
6.	Багатофакторні концепції	Види	6.1 Транспорт і зв'язок, 6.2 Житлово-комунальне господарство, 6.3 Охорона здоров'я, фізична культура і соціальна сфера, 6.4 Геологія, 6.5 Освіта, культура, мистецтво, 6.6 Наука, 6.7 Фінансово-кредитне і страхове забезпечення, 6.8 Торгівля і громадське постачання, 6.9 Туристичний і готельний бізнес 6.10 Управління суспільними організаціями
7.	Концепція управління	Суб'єкти, які надають послуги	7.1 Послуги державних закладів, 7.2 Послуги недержавних закладів, 7.3 Послуги фізичних осіб.

Таким чином, проаналізувавши різні трактування сутності послуги, пропонуємо таке уточнене її визначення: послуга – продукт праці, корисний ефект якого виступає не у формі товару, а у формі діяльності, спрямованої на людину. При цьому маємо на увазі, що послуга – це: продукт праці, який характеризується специфічними властивостями, такими, як непомітність, невіддільність від джерела, мінливість якості, несхоронність; діяльність, спрямована на людину, колектив, суспільство в цілому, процес виробництва і споживання специфічних корисностей, здійснення яких не пов'язане зі зміною речовинної форми й у той же час можливо змінити корисність речей і характер людської життєдіяльності. Новизна цього визначення у комплексному підході, який пропонує на підставі теоретичних основ та ознак класифікації тлумачити

послугу як продукту праці у формі діяльності, яка у процесі виробництва і споживання людиною, колективом, суспільством змінює корисність речей і характер людської життєдіяльності. Цивільний кодекс України в статті 929, пункт 1 прямо вказує, що перевезення, транспортне експедирування є послугами [9]. Транспортні послуги насамперед схожі між собою, оскільки вони на пряму пов'язані з процесом доставки. У той же час здійснюється доставка не повністю ідентичних об'єктів. Об'єктами транспортування можуть виступати вантажі, пасажирів, багаж і вантажобагаж. В рамках вантажних перевезень можна окремо вивчати перевезення поштових відправлень, в рамках пасажирських – туристичні перевезення.

Транспортні послуги жорстко «прив'язані» до місця і часу, і тому вони невзаємозамінні, що обмежує внутрішньогалузеву конкуренцію на одному виді транспорту. Така конкуренція може бути між видами транспорту або при наявності альтернативних шляхів сполучення в рамках одного і того ж виду транспорту. В.Г. Шинкаренко, відстоюючи розширене трактування категорії «автотранспортна послуга», розуміє під нею «цінність, благо, вигоду, отримувану споживачем у процесі та після її надання, що полягає у зміні місця перебування пасажирів та вантажів. За своєю природою вона є відчутною, оскільки у процесі транспортування пасажирів та власники вантажів за допомогою органів чуття відчують дію умов та якості транспортування» [10, с. 156]. Споживчі очікування клієнта транспортних послуг ґрунтуються на таких параметрах: мовних комунікаціях (чутках), тобто на інформації про послуги, яку споживачі послуг передають один одному; власних потребах (власних уявленнях клієнта щодо якості, його запитах); минулому досвіді, тобто на подібних послугах, що надавалися йому в минулому; зовнішніх комунікаціях, які поступають через засоби масової інформації: радіо, телебачення, пресу [11, с. 102]. Під транспортною послугою найчастіше розуміється переміщення вантажів і пасажирів. Транспортна послуга крім власне процесу перевезення, як прямого переміщення вантажу або пасажирів транспортним засобом, містить у собі і інші операції та роботи, що не входять до складу транспортного перевізного процесу, але пов'язані з його підготовкою та здійсненням, такі як складські операції, вантажно-розвантажувальні роботи, експедирування та інші [12]. Зауважимо, що продукція транспорту (транспортна послуга) являє собою специфічний вид продукції по переміщенню вантажів і пасажирів, а ще по обслуговуванню супутніх та додаткових цього процесу операцій [13]. Автотранспортне підприємство являє собою головну складову частину загального ринку транспортних послуг, який в Україні формується з 1991 року. Під послугами транспорту розуміється діяльність, яка направлена на досягнення потреб населення, які виражені в формі попиту на перевезення вантажів або пасажирів, а також інші послуги, які пов'язані з процесом перевезень. Класифікацію послуг транспортного ринку можна здійснити за наданими ознаками: за ознакою взаємозв'язку з основною діяльністю підприємств транспорту послуги розподіляються на перевізні і не перевізні; за видом споживача, якому надається послуга – на зовнішні і внутрішні; залежно від

виду та характеру послуг, що надаються, їх можливо підрозділити на транспортні, експедиційні, посередницькі; за характером діяльності, пов'язаної з наданням певної послуги – на технологічні, комерційні, інформаційні. Транспортні послуги є часткою торгівлі товарами, так як в першу чергу здійснюють процес збуту та реалізації від виробника до споживача. Тому ми спостерігаємо збільшення зайнятості у цій сфері, ріст технічної оснащеності праці, впровадження новітніх технологій організації перевезень в нашій країні.

Висновки. Підвищення значимості сфери послуг, успіхи індустріально-сервісної моделі економічного росту надали можливості розглядати послугу як самостійну економічну категорію, уточнити її сутність. Надано уточнене визначення поняття послуги, а саме як продукту праці у формі діяльності, яка у процесі виробництва і споживання людиною, колективом, суспільством змінює корисність речей і характер людської життєдіяльності. Новизна цього тлумачення у комплексному підході, який базується на підставі теоретичних основ та ознак класифікації послуг.

Перелік посилань

1. Портер М. Международная конкуренция. Москва, 1993. 267 с.
2. Маркова В.Д. Маркетинг услуг. Москва: Финансы, 1996. 326 с.
3. Котлер Ф. Основы маркетинга. Москва: Ростигр, 1996. 704 с.
4. Макконел Кэмпбелл Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика: 2-е изд. Т.2. Москва: Республика, 1992. 400 с.
5. Панкратьева Н. Система статистических показателей сферы услуг как сектора экономики. *Вопросы статистики*. 1998. № 4. С. 16-21.
6. Клімович І.М. Сутність послуг у ринковій економіці. *Вчені записки Харківського інституту управління*. 2009. № 26. С. 281-286.
7. Шинкаренко В.Г. Автотранспортная услуга. *Економіка транспортного комплексу*. 2011. Вип. 18. С. 7-21.
8. Послуга: сайт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki> (дата звернення: 9.03.2019).
9. Цивільний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР): сайт. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/> (дата звернення: 7.03.2019).
10. Лаврова Ю.В., Горовий Д.А., Касатонova І.А. Маркетингова діяльність підприємств транспортного ринку. Харків: ХНАДУ, 2014. 356 с.
11. Галабурда В.Г. Единая транспортная система. Москва: Транспорт, 2001. 304 с.
12. Бачурин А.А. Маркетинг на автомобильном транспорте. Москва: Академия, 2005. 208 с.
13. Шинкаренко В.Г., Ананко І.М. Сутність споживчої цінності автотранспортної послуги. *Економіка транспортного комплексу*. 2013. Вип. 21. URL: http://etk-journal.khadi.kharkov.ua/fileadmin/journal/2013/21/ETK_21-2013.pdf (дата звернення: 13.02.2019)

References

1. Porter, M. (1993), *International competition* [Mezhdunarodnaya konkurentsia], Moscow, 267 p.

2. Markova, V.D. (1996), *Service marketing [Marketing uslug]*, Moscow, Finance, 326 p.
3. Kotler, F. (1996), *Marketing basics [Osnovy marketinga]*, Moscow: Rostigr, 704 p.
4. McConelle Campbell, R. (1992), *Economics: principles, problems and policies [Ekonomiks: printsipy, problemy i politika]*, Moscow: Republic, 400 p.
5. Pankratieva, N. (1998), «The system of statistical indicators of the service sector as a sector of the economy» [«Sistema statisticheskikh pokazatelej sfery uslug kak sektora jekonomiki»], *Statistics Questions*, No. 4, P. 16-21.
6. Klimovich, I.M. (2009), «The essence of services in a market economy», [«Sutnist posluh u rynkovii ekonomitsi»], *Scientific notes of the Kharkov Institute of Management*, No. 26, P. 281-286.
7. Shinkarenko, V. (2011), «Motor transport service» [«Avtotransportnaja usluga»], *Economic transport complex*, No. 18, P. 7-21.
8. Service [Posluga], available at: <https://uk.wikipedia.org/wiki> (last accessed 9.03.2019).
9. The Civil Code of Ukraine [Tsyvilnyi kodeks Ukrainy], available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/> (last accessed 7.03.2019).
10. Lavrova, Yu.V., Gorovy, D.A., Kasatonova, I.A. (2014), *Marketing activity of enterprises of the transport market [Marketynhova diialnist pidpriemstv transportnoho rynku]*, Kharkiv: Publishing House KhNADU, 356 p.
11. Halaburda, V.G. (2001), *Unified transport system [Edinaja transportnaja sistema]*, Moscow: Transport, 304 p.
12. Bachurin, A.A. (2005), *Marketing by motor transport [Marketing na avtomobil'nom transporte]*, Moscow: Academy, 208 p.
13. Shynkarenko, V.G., Ananko, I.M. (2013), The essence of the consumer value of motor transport services [Sutnist spozhyvchoi tsinnosti avtotransportnoi posluhy], No. 21, available at: http://etk-journal.khadi.kharkov.ua/fileadmin/journal/2013/21/ETK_21-2013.pdf (last accessed 13.02.2019).

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 658:656.13.033; JEL Classification: M120

Касатонова І.А. УТОЧНЕННЯ СУТНОСТІ ПОСЛУГИ У РИНКОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

Мета: метою даної роботи є узагальнення підходів щодо сутності та ознак послуг підприємства, а саме транспортної послуги. Сучасні умови господарювання, що характеризуються стрімким розвитком економічних систем вимагають від підприємств впровадження у практичну діяльність ефективних способів організації транспортних перевезень. Об'єкт дослідження – процес транспортних перевезень, який розглянуто з позиції транспортної послуги. Предмет дослідження – методичний інструментарій впливу на транспортну послугу як економічну категорію на сучасному етапі ринкової економіки країни. **Методика дослідження:** дослідження проводилися шляхом

аналізу наукових робіт по темі і меті даної статті, які були надані як зарубіжними науковцями, так і вітчизняними. В роботі використані методи теоретичного узагальнення, аналізу та синтезу інформації, формалізації. **Результати дослідження:** у статті розглянуті теоретичні засади економічної категорії «послуга», визначається роль послуг в умовах ринкових відносин, розглянуто структурні елементи послуги та їх класифікацію. Також визначено сутність поняття «автотранспортна послуга» на підставі узагальнення сучасних підходів провідних вчених. **Наукова новизна:** встановлено, що послуга – це продукт праці, корисний ефект якого виступає не у формі товару, а у формі діяльності, спрямованої на людину. Новизна цього визначення у комплексному підході, який базується на підставі теоретичних основ та ознак класифікації послуг. **Практична значущість:** здійснено класифікацію транспортних послуг на ринку транспортних перевезень за наступними ознаками: економічний зміст, призначення, джерела фінансування, типи споживання, характер споживання, види, суб'єкти, які надають послуги.

Ключові слова: послуга; транспортна послуга; транспортні перевезення; сфера послуг; продукт праці; корисний ефект.

УДК 658:656.13.033; JEL Classification: M12

Касатонova И.А. УСТАНОВЛЕНИЕ СУЩНОСТИ УСЛУГИ В РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Цель: целью данной работы является обобщение подходов к сущности и признаков услуг предприятия, а именно транспортной услуги. Современные условия хозяйствования, характеризующихся стремительным развитием экономических систем требуют от предприятий внедрения в практическую деятельность эффективных способов организации транспортных перевозок. Объект исследования – процесс транспортных перевозок, который рассмотрено с позиции транспортной услуги. Предмет исследования – методический инструментарий влияния на транспортную услугу как экономическую категорию на современном этапе рыночной экономики страны. **Методика исследования:** исследования проводились путем анализа научных работ по теме и цели данной статьи, которые были предоставлены как зарубежными учеными, так и отечественными. В работе использованы методы теоретического обобщения, анализа и синтеза информации, формализации. **Результаты исследования:** в статье рассмотрены теоретические основы экономической категории «автотранспортная услуга», определяется роль услуг в условиях рыночных отношений, рассмотрены структурные элементы услуги и их классификацию. Также определено сущность понятия «услуга» на основании обобщения современных подходов ведущих ученых. **Научная новизна:** установлено, что услуга – это продукт труда, полезный эффект которого выступает не в форме товара, а в форме деятельности, направленной на человека. Новизна данного определения в комплексном подходе, который базируется на основании теоретических подходов и составляющих классификации услуг. **Практическая значимость:** осуществлено классификацию транспортных услуг на рынке транспортных перевозок по

следующим признакам: экономическое содержание, назначение, источники финансирования, типы потребления, характер потребления, виды и субъекты, оказывающие услуги.

Ключевые слова: услуга; транспортная услуга; транспортные перевозки; сфера услуг; продукт труда; полезный эффект.

UDC 658:656.13.033; JEL Classification: M120

Kasatonova I.A., DETERMINATION OF ESSENCE OF THE SERVICE IN MARKET ECONOMIC

Purpose: the purpose of this work is to generalize the approaches to the essence and features of the services of the enterprise, namely motor transport services. Current economic conditions are characterized by the sheer development of economic systems require from companies implementations into practice the effective methods of transportation organization. The object of research is the processes of transportation. There are seen in position of motor transport service. The subject of research is methodical tools of influence of transport services have been explored as economic category in modern step of economic of country. **Methodology of research:** the study has been carried out through an analysis of scientific papers on the topic. The methods of theoretical generalization, analysis and synthesis of information, formalization are used in the article. **Findings:** in the article theoretical principles of economic category «service» are examined, the role of services is determined in the conditions of market relations, the structural elements of service and their classification are given. The essence of the term «motor transport service» have been determined and based on generalization of modern approaches of the prominent scientists too. **Originality:** it is established that a service is a product of labor, the beneficial effect of which is not in the form of goods, but in the form of activity directed towards a person. The novelty of this definition in the integrated approach is based on the theoretical foundations and features of the classification of services. **Practical value:** classification is carried out according to the following features: economic content, purpose, sources of financing, types of consumption, nature of consumption, types, and entities providing services.

Key words: service; motor transport service; transportation; services sector; product of labor; beneficial effect.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Касатонова Інна Анатоліївна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри управління та адміністрування, м. Харків, Україна; e-mail: kasatonova82@gmail.com. Моб. 068-607-87-38.

Касатонова Инна Анатольевна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры управления и администрирования, г. Харьков, Украина.

Kasatonova Inna – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Management and Administration, Kharkov, Ukraine.

ОЦІНКА РЕЗЕРВІВ ЗРОСТАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Кирчата І. М., канд. екон. наук, доцент

Шершенюк О. М., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Стабільне економічне зростання економіки сучасної України, яке проходить з одночасним загостренням конкурентної боротьби у світі, що з кожним роком набуває більш глобальних масштабів, багато в чому залежить від ефективного вирішення такого питання, як підвищення ефективності роботи кожного із суб'єктів господарювання на засадах перегляду концептуального підходу до управління конкурентоспроможністю підприємствами провідних галузей, зокрема мобілізації зусиль з адаптації систем управління та забезпечення конкурентних переваг. Успішне функціонування підприємства у складному та динамічному ринковому просторі вимагає всебічної оцінки та виявлення наявних резервів конкурентоспроможності, які потрібно систематично та всебічно оцінювати, використовуючи при цьому ефективні методи, прийоми та способи аналізу, задля визначення основних помилок та примноження досягнутого рівня конкурентних переваг. Саме конкурентні переваги формують конкурентну позицію підприємства на ринку, дозволяючи йому переборювати сили конкуренції та завойовувати нові горизонти.

Сьогодні проблема забезпечення конкурентних переваг та формування конкурентної позиції є однією з найбільш актуальних та обговорюваних серед керівників. Кожне підприємство прагне бути лідером у конкурентній боротьбі, прагне використовувати прогресивні підходи і методи, тим самим забезпечувати собі довгострокову конкурентну перевагу – особливі характеристики, що створюють для підприємства певну вигідну конкурентну позицію серед конкурентів. Ці характеристики можуть мати різний характер, відноситися як до самого підприємства (його виробничо-господарської діяльності, ринкової активності), так і до додаткових послуг, збуту і продажу.

Саме тому виникає нагальна необхідність у створенні на кожному підприємстві ефективної системи управління конкурентоспроможністю, яка дозволить забезпечити конкурентні позиції на ринку, а також буде сприяти виявленню та оцінці резервів конкурентоспроможності для можливості досягти та утримати довгострокові конкурентні переваги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Процес дослідження можливих резервів підвищення конкурентоспроможності підприємства є системним і передбачає поетапне дослідження значної кількості показників.

Резерви — це невикористані можливості підвищення ефективності та конкурентоспроможності підприємства. Резерви відображають ступінь використання факторів у певних умовах конкретного підприємства і

змінюються залежно від розвитку науки і техніки, удосконалення виробництва та управління [1].

Під резервами розуміють невикористані в повному обсязі можливості підприємства, пов'язані зі скороченням витрат виробництва та забезпеченням діяльності на конкурентному ринку. Склад резервів може змінюватися: інновації, пов'язані з виробництвом продукції, організацією та управлінням підприємством обумовлюють виникнення нових видів резервів.

З метою цілеспрямованого використання резервів для підвищення конкурентоспроможності пропонується їх поділити на дві групи: резерви, пов'язані із зовнішніми факторами конкурентоспроможності та резерви, пов'язані з невикористанням потенціалу підприємства. У реальній дійсності можливості підвищення конкурентоспроможності, закладені в зовнішніх і внутрішніх чинниках функціонування підприємств, реалізуються неоднаково і не повністю. Резерви, як невикористані можливості підвищення конкурентоспроможності підприємства, виникають тому, що завжди є розрив у часі між виникненням конкретних науково-технічних досягнень та їх використанням у виробничій практиці. Проблема використання резервів — це проблема мобілізації можливостей, пов'язаних з максимальним використанням новітніх досягнень техніки і технологій, організації виробництва, світового досвіду в даній галузі [2]

Комплексний підхід до реалізації внутрішніх резервів підприємства забезпечується в процесі модернізації виробничих систем, що дає можливість підвищення конкурентоспроможності підприємств шляхом підвищення продуктивності праці та якості продукції без залучення масштабних інвестиційних ресурсів [3].

Підприємства отримують конкурентні переваги, розробляючи нові способи здійснення діяльності, впроваджуючи нові технології або початкові компоненти торговельного процесу. В умовах кризи можливість збереження своїх позицій на ринку та забезпечення процвітання залежить від використання всіх резервів підприємства, а пошук резервів підвищення конкурентоспроможності є самоціллю кожного підприємства в довгостроковому періоді розвитку [4].

В роботі [5] в основу дослідження резервів підвищення конкурентоспроможності продукції покладено показник величини одержаного прибутку, оскільки це один із системних показників діяльності будь якого господарюючого суб'єкта, оскільки він є кінцевим результатом взаємодії всіх сфер управління (виробничої, маркетингової, фінансової тощо). На прибуток впливає надзвичайно багато чинників, які безпосередньо відображаються як на ціні, так і на рівні якості кінцевого продукту, а також на його здатності охоплювати ринок, використовуючи маркетингові комунікації.

Практика свідчить, що основними напрямками пошуку резервів підвищення ефективності діяльності підприємства є: 1) ресурсний — відображає першочергову необхідність аналізу ефективності використання наявної матеріальної бази виробництва та живої праці; при цьому потрібно

враховувати рівень завантаження обладнання, структуру собівартості продукції, що виготовляється з погляду співвідношення в ній часток амортизації, матеріальних витрат, витрат на оплату праці; 2) організаційний — передбачає пошук можливостей підвищення ефективності тих процесів, що відбуваються на підприємстві; при цьому насамперед увага звертається на ефективність управління — важливої складової ефективності підприємства, а отже, значним резервом її підвищення, є організація виробничого процесу — від рівня робочого місця окремого працівника чи спеціаліста до рівня підприємства в цілому; 3) технологічний — це удосконалення технічної бази та пов'язані з цим організаційно-правові проблеми. На думку багатьох економістів, подолання технічного й технологічного відставання потребує не просто переходу на сучасні технології, а й упровадження певного комплексу відносин — «корпоративної культури» [2].

Невирішені складові загальної проблеми. Сьогодні не існує єдиної уніфікованої методики оцінки визначення резервів конкурентоспроможності підприємства, однак, не беручи до уваги галузеві особливості, можна визначити цілий ряд узагальнених теоретичних аспектів які дозволять: розробити стратегічні й тактичні заходи щодо ефективного управління підвищенням рівня конкурентоспроможності; визначити найбільш перспективні напрямки розвитку підприємства; спланувати заходи щодо виходу на нові ринки збуту; сприяти залученню інвестицій та ін.

Оцінка ефективності виявлення резервів повинна бути головною у формулюванні тактики та стратегії підвищення конкурентоспроможності підприємства та формування конкурентного статусу підприємства. При цьому критерієм визначення резервів є раціональний розподіл та використання наявних ресурсів при даному рівні розвитку техніки та технології, а також кваліфікації працівників всіх ланок підприємства.

Формулювання мети статті (постановка завдання). Підтверджена і обґрунтована актуальність означеного вище питання зумовила необхідність в подальшому удосконаленні теоретичних і методичних засад оцінки наявного рівня і резервів конкурентоспроможності, які б враховували і поєднували комплексну оцінку інтегрального показника конкурентного потенціалу та конкурентної стійкості підприємства

Викладення основного матеріалу дослідження. Швидкоплинні зміни у зовнішньому оточенні обумовлюють необхідність постійно удосконалювати механізм управління конкурентоспроможністю підприємства, розвивати конкурентний потенціал та корегувати конкурентну політику. Наведені на схемі (рис.1) елементи пов'язані та взаємодіють між собою відповідно до цілей підприємства, як система, відкритість якої обумовлює активний вплив зовнішніх факторів на кожну підсистему, тим самим потребує адаптивності та адекватності в реагуванні на зміни усякого характеру (рис.1).

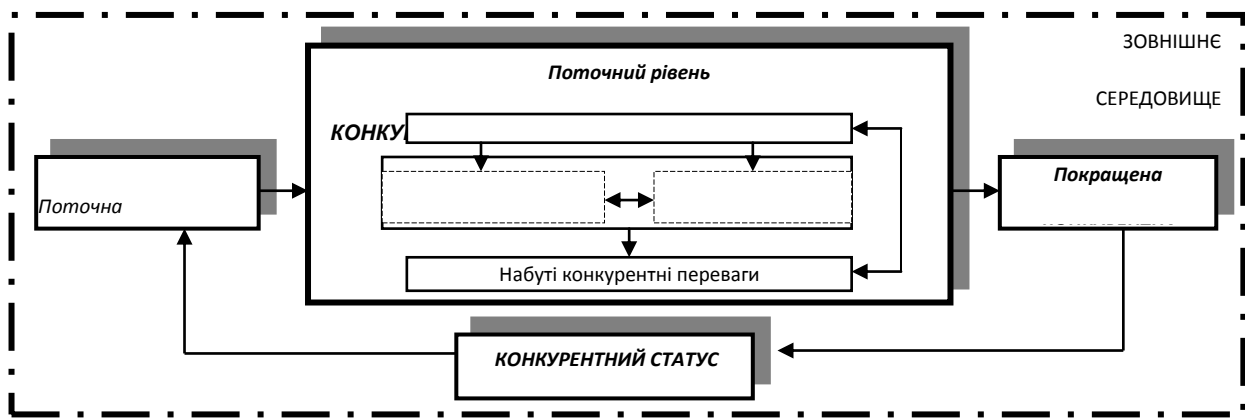


Рис. 1. Основні категорії формування конкурентоспроможності підприємства

Виходячи з характеру основних категорій [6] можна прокоментувати роль кожної складової у їх взаємозв'язку під час формування конкурентоспроможності підприємства.

Конкурентний потенціал: конкурентний потенціал підприємства виступає основою набуття конкурентних переваг підприємства; реалізація конкурентної політики підприємства залежить від структури та можливостей його конкурентного потенціалу; раціональне використання виявлених резервів конкурентного потенціалу сприяє підвищенню конкурентоспроможності підприємства в цілому.

Конкурентні переваги: наявні конкурентні переваги забезпечують збереження, розвиток конкурентного потенціалу підприємства в порівнянні з конкурентами; наявний перелік конкурентних переваг підприємства визначає напрямки та пріоритети його конкурентної політики; стійкі конкурентні переваги та створення нових сприяють підвищенню рівня конкурентоспроможності підприємства.

Конкурентна політика: своєчасно розроблена конкурентна політика забезпечує ефективність і раціональне використання конкурентного потенціалу підприємства в порівнянні з конкурентами; постійний перегляд та ефективна реалізація конкурентної політики забезпечує підприємству ефективне використання та пошуку нових конкурентних переваг, обумовлюючи підвищення рівня конкурентоспроможності.

Конкурентоспроможність підприємства: високий рівень конкурентоспроможності підприємства свідчить про ефективність використання конкурентного потенціалу та сприяє пошуку резервів підвищення останнього; реальна конкурентоспроможність підприємства виступає засобом підтримки наявних конкурентних переваг та основою для створення нових; високий рівень конкурентоспроможності підприємства дозволяє більш ефективно впроваджувати конкурентну політику підприємства.

Конкурентна позиція: наявність стійкої конкурентної позиції підприємства на ринку сприяє утриманню конкурентоспроможності на досягнутому рівні; підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства сприяє зміцненню його конкурентної позиції на ринку та розширенню

займаного сегменту ринку; зміцнення конкурентної позиції підприємства на ринку гарантує досягнення вищого конкурентного статусу в порівнянні з конкурентами.

Резерви - це особливі стратегічні елементи, які надають можливості керівництву підприємства підвищувати рівень управлінської ефективності та функціонування, досягаючи іншого, більш якісного, і, як наслідок, тим самим підвищувати його конкурентоспроможність. Той факт, що підприємство функціонує в динамічному конкурентному середовищі, а тому поточний рівень конкурентоспроможності доцільно було б порівнювати з показниками найкращого з досліджуваних підприємств галузі, але не обмежуватися тільки ним у процесі визначення максимально можливого рівня конкурентоспроможності. Основним чинником потенційних внутрішніх резервів підприємства, що впливає на рівень конкурентоспроможності, є ступінь техніко-технологічної досконалості виробництва. Для вирішення проблем підвищення конкурентоспроможності за рахунок ресурсозбереження в сферах виробництва та споживання у межах виробничої системи підприємства необхідно постійно проводити модернізацію та впроваджувати нові технології, як пріоритетні напрямки у сфері виробництва.

Світовий рівень обладнання поки залишається недосяжним для вітчизняного виробника через постійну відсутність коштів та технологічну відбудову, а тому цей момент супроводжується незначними удосконаленнями існуючої технологічної бази та переймання досвіду з подальшим адаптуванням на власних виробництвах.

Водночас здійснення суттєвих зрушень задля забезпечення конкурентоспроможності на зарубіжних ринках, залежить не тільки від технічного оснащення та наявних прогресивних технологій, але й від кваліфікації працівників, ефективної системи управління персоналом, оскільки конкурентні переваги найефективніше використовуються тими підприємствами, де максимально використано людський потенціал та створено додаткові можливості для професійного росту, загального інтелектуального розвитку працівника.

Ефективна інноваційно-інвестиційна діяльність також чинить вагомий вплив на конкурентоспроможність підприємства, оскільки саме використання інноваційного та інвестиційного потенціалу сприяє удосконаленню процесу виробництва, тим самим забезпечуючи збільшення обсягів виробництва та рентабельності продукції.

Якість реалізації інформаційної складової забезпечення підвищення конкурентоспроможності підприємства є чинником обґрунтованості управлінського рішення та ефективності функціонування системи, а витрати на збір, обробку, відновлення та збереження інформації в цій системі вимагають значних фінансових, матеріальних і трудових витрат.

При побудові моделі конкурентної стійкості підприємства за основу доцільно приймати вплив дестабілізуючих факторів зовнішнього впливу через оцінювання рівня загрози конкурентних сил, використовувати наступні

показники: коефіцієнт впливу постачальників, коефіцієнт впливу споживачів, коефіцієнт впливу конкурентів:

$$KC = f(K_{пост}; K_{спож}; K_{конкур}), \quad (1)$$

де $K_{пост}$, $K_{спож}$, $K_{конкур}$, – коефіцієнт, відповідно, впливу постачальників, споживачів, конкурентів.

У табл.2 наведено пропонувані формули оцінювання факторів зовнішнього середовища, які розраховуються за результатами діяльності підприємства.

Таблиця 2 - Оцінка конкурентної стійкості підприємства

Показник	Ум. познач.	Формула	Примітка
Коефіцієнт співвідношення кредиторської заборгованості й обсягу реалізованої продукції	$K^{пл}_{пост}$	$\frac{КТЗ}{ВР}$	КТЗ – розмір кредиторської заборгованості підприємства, тис. грн; ВР - виручка від реалізації продукції, тис. грн ДБЗ – загальний розмір дебіторської заборгованості, тис. грн.;
Коефіцієнт співвідношення дебіторської заборгованості й обсягу реалізованої продукції	$K^{пл}_{спож}$	$\frac{ДБЗ - ДБЗ_{стр}}{ВР}$	ДБЗ _{стр} – розмір дебіторської заборгованості, строк якої не настав, тис. грн Q – обсяг виробленої продукції за період, тис.грн;
Коефіцієнт співвідношення товарів на складі й обсягу реалізованої продукції	$K^{пл}_{конкур}$	$\frac{Q_{ТОВ} - Q^{спл}_{ТОВ}}{Q}$	Q _{ТОВ} – обсяг нереалізованих товарів на складі, тис.грн; Q ^{спл} _{ТОВ} – обсяг товарів на складі, за які сплачено покупцем, тис.грн

Динаміка організаційно-технічного рівня виробництва проявляється в показниках інтенсифікації використання ресурсів відповідного призначення, а тому удосконалення управління всіма чинниками інтенсифікації має знаходити своє відображення в динаміці продуктивності праці, матеріаловіддачі, фондівіддачі та оборотності оборотних коштів, тим самим характеризуючи в цілому ефективність системи управління.

Щодо методики оцінювання конкурентоспроможності підприємства, то хотілось би відзначити, що наявні здебільшого не беруть до уваги фактори зовнішнього середовища та не враховують їх дестабілізуючий характер впливу. Проте, використовуючи результати фінансово-господарської діяльності, можна відмітити характер та динаміку такого впливу, оскільки, фактично на підприємство зовні чинять вплив три основні фактори: постачальники, споживачі, конкуренти. А тому цей перелік можна прийняти при визначенні конкурентної стійкості підприємства та в подальшому враховувати при оцінюванні конкурентоспроможності в цілому.

Показник конкурентної стійкості підприємства розраховується:

$$I_{KC} = \frac{1}{(1 + \sqrt[3]{\lambda_1 K_{пост} \times \lambda_2 K_{спож} \times \lambda_3 K_{конкур}})}, \quad (2)$$

де $\lambda_1, \lambda_2, \lambda_3$ – питома вага коефіцієнтів впливу постачальників, споживачів, конкурентів.

Загальний рівень конкурентоспроможності підприємства доцільно оцінювати на основі показника (I_{KP}), який поєднує значення оцінки конкурентного потенціалу та конкурентної стійкості підприємства, тим самим дозволяючи в подальшому визначати резерви в рамках кожної функціональної складової та рівня конкурентоспроможності в цілому:

$$I_{KP} = I_{KPP} \times I_{KC} = \frac{\sum_{j=1}^n (\alpha_{Pj} \times \sum_{i=1}^m (\beta_{Jij} \times J_{ij}))}{1 + \sqrt[3]{\lambda_1 K_{пост} \times \lambda_2 K_{спож} \times \lambda_3 K_{конкур}}}, \quad (3)$$

Подальший розрахунок доцільно присвятити оцінці резервів конкурентоспроможності ($KP_{рез}$) враховуючи, що значення I_{KPP} та I_{KC} повинні наближатися до 1:

$$KP_{рез} = \sqrt{(1 - I_{KPP})^2 + (1 - I_{KC})^2}, \quad (4)$$

Висновки. Проблеми дослідження конкурентоспроможності підприємства та його резервів у ринкових умовах господарювання є актуальними, вони пов'язують ефективність виробництва, можливість реалізації конкурентної політики і забезпечення стабільного розвитку підприємства. Більшість досліджень проблем конкурентоспроможності підприємств стосуються отримання додаткових конкурентних переваг і довгострокової конкурентоспроможності, досягнення яких потребує безперервного процесу пошуку нових можливостей удосконалення не лише виробництва, але й активізації конкурентної боротьби на основі виявлення резервів конкурентоспроможності підприємства.

Перелік посилань

1. Щербинин А.В. Управление резервами конкурентоспособности машиностроительного предприятия: автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. СПб., 2004. 20 с.
2. Ямненко Г.Є. Резерви підвищення конкурентоспроможності підприємства. *Формування ринкової економіки*, 2012. № 27. С.125-134.
3. Ефимычев Ю.И., Плехова Ю.О. Активизация внутренних резервов развития промышленных предприятий в условиях современного кризиса. *Экономика и управление*, 2010. № 1 (62). С. 212-215.
4. Ільїна О. Аналіз конкурентоспроможності підприємств та резервів її підвищення — Режим доступу : // http://conftiapv.at.ua/publ/konf_24_25_cherven_2010/35_analiz_konkurentsipromozhnosti_pidpriemstv_ta_rezerviv_jiji_pidvishhennja/2-1-0-104.
5. Фарат О.В., Гринів Н.Т. Система виявлення резервів підвищення конкурентоспроможності продукції підприємств за рахунок інноваційних кластерів. *Актуальні проблеми економіки*, 2016. №10(184). С.478-487.

6. Кирчата І.М., Шершенюк О.М. Теоретичні аспекти взаємозв'язку конкурентного потенціалу з основними категоріями теорії конкуренції. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*, Харків. 2018. № 2 (21). С. 84-94.

References

1. Shcherbinin, A. V. (2004), Management of competitiveness of a machine-building enterprise [Upravlenie rezervami konkurentosposobnosti mashinostroitel' nogo predpriyatiy : avtoref. dis. ... kand. ekon. Nauk : 08.00.05], SPb., 2004. 20 p.

2. Yamnenko, G. E. (2012), Reserves for increasing the competitiveness of the enterprise [Rezervy pidvyshchennia konkurentospromozhnosti pidpriemstva], *Formuvannia rynkovoi ekonomiky*, № 27, P.125-134.

3. Efimychiev, Yu. I., Plekhova, Yu. O. (2010), Activation of internal reserves of industrial enterprises in the conditions of modern crisis [Aktivizatsiya vnutrennikh rezervov razvitiya promyshlennykh predpriyatiy v usloviyakh sovremennogo krizisna], *Ekonomika i upravlenie*, № 1 (62), P. 212-215.

4. Ilyina, O. (2010), Analysis of the competitiveness of enterprises and reserves for its improvement [Analiz konkurentospromozhnosti pidpriemstv ta rezerviv yii pidvyshchennia], http://conftiapv.at.ua/publ/konf_24_25_cherven_2010/35_analiz_konkurentspromozhnosti_pidpriemstv_ta_rezerviv_jiji_pidvishhennja/2-1-0-104

5. Farat, O. V., Griniv, N. T. (2016), System for identifying reserves for increasing the competitiveness of industrial enterprises through innovative clusters [Systema vyivlennia rezerviv pidvyshchennia konkurentospromozhnosti produktsii promyslovykh pidpriemstv za rakhunok innovatsiinykh klasteriv], *Aktualni problemy ekonomiky*, №10(184), P.478-487.

6. Kirchata, I. M., Shershenyuk, O. M. (2018), Theoretical aspects of the interconnection of competitive potential with the main categories of the theory of competition. [Teoretychni aspekty vzaiemozviazku konkurentnoho potentsialu z osnovnymy katehoriiamy teorii konkurentsii], *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva : Zbirnyk naukovykh prats Kharkivskoho natsionalnoho avtomobilno-dorozhnoho universytetu*, Kharkiv, № 2 (21), P. 84-94.

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 338.45; JEL Classification M11

КИРЧАТА І.М., ШЕРШЕНЮК О.М. ОЦІНКА РЕЗЕРВІВ ЗРОСТАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Мета – удосконалення теоретичних і методичних засад оцінки поточного рівня і резервів конкурентоспроможності підприємства на основі комплексної оцінки конкурентного потенціалу та конкурентної стійкості підприємства. **Методика дослідження.** Для досягнення поставленої мети у науковій роботі були використані такі загальнонаукові та спеціальні методи і прийоми дослідження: *системно-структурний аналіз* (для впорядкування та систематизації параметрів оцінки конкурентоспроможності підприємства); *системний аналіз* (для уточнення та систематизації складових

конкурентоспроможності та конкурентної позиції, для оцінки її загального рівня та резервів). **Результати.** В роботі обґрунтовано, що виявлення та оцінка резервів конкурентоспроможності підприємства повинні стати основою у формуванні тактики та стратегії підвищення конкурентоспроможності та формування конкурентного статусу підприємства. При цьому критерієм визначення резервів є раціональний розподіл та використання наявних ресурсів при даному рівні розвитку техніки та технології, а також кваліфікації працівників всіх ланок підприємства. Саме тому виникає нагальна необхідність у створенні на кожному підприємстві ефективної системи управління конкурентоспроможністю, яка дозволить забезпечувати конкурентні позиції на ринку, а також буде сприяти виявленню та оцінці резервів конкурентоспроможності для подальшого досягнення та утримання довгострокових конкурентних переваг. Об'єктом дослідження є процеси управління конкурентоспроможністю та пошуку нових конкурентних переваг у системі стратегічного управління підприємства в цілому. Предметом дослідження є теоретичне та науково-методичне забезпечення пошуку та оцінки резервів конкурентоспроможності підприємства у контексті набуття нових конкурентних переваг та високо конкурентного статусу. **Наукова новизна.** Удосконалено методичний підхід до оцінки резервів конкурентоспроможності підприємства, що, на відміну від існуючих, враховує оцінку конкурентного потенціалу та конкурентної стійкості підприємства і передбачає визначення резервів в рамках кожної із визначених складових та загального рівня конкурентоспроможності. **Практична значущість** полягає у тому, що удосконалені теоретичні положення та методичні рекомендації можуть бути використані для розробки конкретних заходів, спрямованих на формування нових конкурентних переваг підприємства, оскільки дозволяють оцінювати поточний рівень конкурентоспроможності та конкурентної стійкості підприємства з подальшим використанням виявлених резервів.

Ключові слова: конкурентна позиція; конкурентний статус; конкурентоспроможність підприємства; конкурентний потенціал; резерви конкурентоспроможності.

УДК 338.45; JEL Classification M11

КИРЧАТА І.Н., ШЕРШЕНЮК Е.Н. ОЦЕНКА РЕЗЕРВОВ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Цель - совершенствование теоретических и методических основ оценки текущего уровня и резервов конкурентоспособности предприятия на основе комплексной оценки конкурентного потенциала и конкурентной устойчивости предприятия. **Методика исследования.** Для достижения поставленной цели в научной работе были использованы такие общенаучные и специальные методы и приемы исследования: системно-структурный анализ (для упорядочения и систематизации параметров оценки конкурентоспособности предприятия); системный анализ (для уточнения и систематизации составляющих конкурентоспособности и конкурентной позиции, для оценки ее общего уровня и резервов). **Результаты.** В работе обосновано, что выявление и оценка

резервов конкурентоспособности предприятия должны стать основой в формировании тактики и стратегии повышения конкурентоспособности и формирования конкурентного статуса предприятия. При этом критерием определения резервов является рациональное распределение и использование имеющихся ресурсов при данном уровне развития техники и технологии, а также квалификации работников всех звеньев предприятия. Именно поэтому возникает необходимость в создании на каждом предприятии эффективной системы управления конкурентоспособностью, которая позволит обеспечивать конкурентные позиции на рынке, а также будет способствовать выявлению и оценке резервов конкурентоспособности для дальнейшего достижения и удержания долгосрочных конкурентных преимуществ. Объектом исследования являются процессы управления конкурентоспособностью и поиска новых конкурентных преимуществ в системе стратегического управления предприятия в целом. Предметом исследования является теоретическое и научно-методическое обеспечение поиска и оценки резервов конкурентоспособности предприятия в контексте достижения новых конкурентных преимуществ и высокого конкурентного статуса. **Научная новизна.** Усовершенствован методический подход к оценке резервов конкурентоспособности предприятия, который, в отличие от существующих, учитывает оценку конкурентного потенциала и конкурентной устойчивости предприятия и предусматривает определение резервов в рамках каждой из выделенных составляющих, а также общего уровня конкурентоспособности. **Практическая значимость** заключается в том, что усовершенствованные теоретические положения и методические рекомендации могут быть использованы для разработки конкретных мероприятий, направленных на формирование новых конкурентных преимуществ предприятия, поскольку позволяют оценивать текущий уровень конкурентоспособности и конкурентной устойчивости предприятия с последующим использованием выявленных резервов.

Ключевые слова: конкурентная позиция; конкурентный статус; конкурентоспособность предприятия; конкурентный потенциал; резервы конкурентоспособности.

UDC 338.45; JEL Classification M11

Kirchataya I.N., Shershenyuk E.N. THE ASSESSMENT OF RESERVES OF ENTERPRISE COMPETITIVENESS

The purpose - to improve the theoretical and methodological principles of the assessment of current level and reserves of the enterprise on the basis of a comprehensive estimation of the enterprise competitive potential and competitiveness. **Methodology of research.** To achieve this goal in scientific work the following general scientific and special methods and techniques of research were used: system-structural analysis (for the ordering and systematization of the parameters for assessing the enterprise competitiveness); system analysis (to refine and systematize the components of competitiveness and competitive position, to assess its overall level and reserves). **Findings.** The work substantiates that the

identification and estimation of enterprise competitiveness reserves should become the basis for the development of tactics and strategies for increasing competitiveness and forming the enterprise competitive status. In this case, the criterion for determining reserves is the rational allocation and use of available resources at a given level of development of technology and technology, as well as employees qualifications of all parts of the enterprise. That is why there is an urgent need to create an effective competitive management system at each enterprise, which will allow securing competitive positions in the market, and will help to identify and assess the competitiveness reserves for the further achievement and maintenance of long-term competitive advantages. The object of the study is the processes of the competitiveness management and finding new competitive advantages in the system of strategic management of the enterprise as a whole. The subject of the study is the theoretical and methodological provision of the search and evaluation of the enterprise's competitiveness reserves in the context of gaining new competitive advantages and highly competitive status. **Originality.** The methodical approach of the company's competitiveness reserves assessment is improved which takes into account the assessment of the competitive potential and competitive stability of the enterprise and involves the definition of reserves within each of the identified components and overall competitiveness in contrast to the existing.

Key words: competitive position; competitive status; enterprise competitiveness; competitive potential; competitiveness reserves.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Кирчата Ірина Миколаївна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: kirchatayairina@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0270-1586>. Моб. 0506690096.

Кирчатая Ирина Николаевна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина

Kirchataya Irina Nikolaevna – Candidate of Science (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine

Шершенюк Олена Миколаївна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: sheralyona@gmail.com; ORCIDID: <https://orcid.org/0000-0002-9959-2725>. Моб. 0501513009

Шершенюк Елена Николаевна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина

Shershenyuk Elena Nikolaevna – Candidate of Science (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine

УПРАВЛІННЯ ТАЛАНОВИТИМИ СПІВРОБІТНИКАМИ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Кудрявцева О.В., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. В даний час інтерес до проблематики управління талановитими співробітниками пов'язаний зі зростаючою конкуренцією на глобальних ринках, що вимагає пошуку нових конкурентних переваг; глобальною мобільністю робочої сили; а також з новою соціально-демографічною реальністю в більшості розвинених, та тих що розвиваються країнах. У зв'язку з цим, здатність компаній залучати, розвивати і утримувати талановитих співробітників стає ключовим аспектом управлінської діяльності в міжнародному середовищі.

Беручи до уваги необхідність посилення економіки України, активного розвитку українських компаній, і необхідності забезпечення їх конкурентоспроможності в міжнародному середовищі, можна зробити висновок про важливість вивчення управлінських практик у вітчизняних компаніях в частині практик управління талановитими співробітниками, які дозволять українським компаніям успішно інтегрувати в світовий економічний простір.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасні дослідження, пов'язані з управлінням талановитими співробітниками, можна розділити на декілька великих груп. Перша група, що представляє собою пласт досліджень в області практик управління талантами (підбір, оцінка, навчання, утримання, тощо), що забезпечують організацію талановитими співробітниками і підтримують їх продуктивність, представлена в роботах А. Ардішвілі, К. Аштона, Дж. Бордо, С. Бечлера, П. Рамштада, П. Каппелла, Х. Скуллона, І. Тарік, П. Шулера, П. Доулінг, Д. Улріха, та ін. Другий напрямок розглядає феномен і поняття управління талановитими співробітниками і представлено роботами Р. Льюїса, Р. Хекмана, П. Ільсія, Д. Прееса, П. Аппеллі, Д. Коллінгса, К. Меллахі, Л. Мортонна, Ф. Нагва, В. Ваймана, І. Ферндаля, П. Спарроу, Дж. Паау, І. Бьйоркман, С. Морріса, І. Тарік і Р. Шулера. В рамках третього напрямку вчені розглядають вплив практик управління талановитими співробітниками на результати діяльності фірм в міжнародному середовищі, дані дослідження можна знайти в роботах В. Гарроу, У. Хирши, А. Хуселіда, Р. Шулера, Х. Скуллона. Четверта група досліджень аналізує управління талантами в «страновому» контексті, автори цієї групи описують механізми управління талановитими співробітниками на прикладах компаній з певних країн (європейські країни і країни з економіками, що розвиваються), до них можна віднести дослідження Н. Холдена, В. Ваймана, Е. Хармани, Е. Фрейзел, К. Фея, Ф. Кіка, А. Ардішвілі, А. Скуза.

Серед вітчизняних вчених, що займаються вивченням діяльності з управління талановитими співробітниками, і зробили внесок у вивчення практик управління талантами і їх впливу на результат організаційної діяльності, можна виділити роботи наступних дослідників: Виноградський М. Д., Шканова О.М. [1], Балабанова, Л. В., Сардак О.В. [2], Михайлова, Л. І. [3], Збрицька Т. П., Савченко Г.О. [4], Грішнова О. А. [5], Татаревська М.С., Збрицька Т.П., Савченко Г.О. [6], Крушельницька О.В., Мельничук О.В. [7].

Невирішені складові загальної проблеми. Вивчення даного питання показало, що основні дослідження вітчизняних науковців присвячуються переважно питанням управління людськими ресурсами в цілому, залишаючи без належної уваги категорію талановитих співробітників, при цьому, якщо управління людськими ресурсами розглядалося більшістю вчених як система управлінської діяльності, то система управління талановитими співробітниками поки не отримала належної дослідницької уваги, також не виробленим є єдиний підхід до методології даного дослідження. При цьому, серед вчених і практиків існують істотні розбіжності в частині визначення поняття «талановиті співробітники», набору необхідних практик для ефективного управління ними, а також певного організаційно-управлінського підходу, що дозволяє вибудувати систему управління талановитими співробітниками з урахуванням стратегії організації і необхідності створення умов для її конкурентоспроможності у світовій економіці.

Формулювання цілей статі. Основною ціллю даної роботи є розробка основних етапів формування підходів до управління талановитими співробітниками у міжнародному середовищі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналіз питання, що стосується управління талановитими співробітниками міжнародних компаній дає підставу говорити про недостатність уваги, присвяченої дослідниками до питань побудови системи управління талановитими співробітниками, в зв'язку, з чим представляється важливим дослідити основні етапи формування систем управління талановитими співробітниками і визначити наявні напрямки наукових дискусій на кожному етапі. На нашу думку, під системою управління талановитими співробітниками міжнародних компаній розуміється набір управлінських практик в сфері міжнародної діяльності та їх взаємозв'язків, що сприяють реалізації потенціалу обраної категорії співробітників (талантів), визначеної конкретної організації відповідно до обраного підходу, з метою реалізації її стратегічних цілей. Дане визначення, з одного боку, враховує важливість управлінських практик міжнародної діяльності, їх «взаємопов'язану» реалізацію з урахуванням того чи іншого підходу до визначення таланту (обраного конкретною компанією), з іншого – відображає необхідність зв'язку управління талановитими співробітниками з міжнародною стратегією підприємства, що є основою для формування системи управління талановитими співробітниками.

Для того щоб уявити управління талановитими співробітниками як систему необхідно розглянути наступні етапи її становлення та розвитку в сучасних міжнародних організаціях.

Етап 1. Визначення талановитого співробітника.

На думку деяких вчених, визначення поняття «талант» є першочерговим, оскільки визначає основний підхід до управління талановитими співробітниками, що, в свою чергу, лежить в основі організаційної стратегії управління талантами.

Виходячи з вивченого пулу визначень, ми вважаємо за потрібне уточнити поняття талановитого співробітника в організаційному контексті. Ми визначаємо талановитого співробітника як працівника, який має значний вплив на досягнення успіху організації в силу володіння видатними придбаними і вродженими здібностями, вміннями, знаннями, досвідом, інтелектом і / або потенціалом в конкретній організації в певній професійній сфері.

Етап 2. Визначення домінуючого підходу до управління талановитими співробітниками. На підставі існуючих досліджень можна виділити чотири базові підходи до управління талановитими співробітниками: практико-орієнтований підхід; планування заміни; планування наступності; позиційний підхід. Відповідно до практико-орієнтованого підходу, управління талановитими співробітниками визначається як набір практик управління людськими ресурсами, такими як: залучення працівників, їх навчання і розвиток. При цьому головним акцентом в даному підході є практика відбору та залучення талановитих співробітників, формування лояльності і мотивація. В процесі управління талановитими співробітниками при практико-орієнтованому підході залучено підрозділ управління людськими ресурсами, що виступає в ролі консультанта, лінійні менеджери і топ-менеджери організації.

В даному підході особливу роль відіграє відділ з управління людськими ресурсами в компанії: з'являється стратегічна орієнтація системи управління співробітниками, воно інтегрується в організаційні бізнес-процеси і використовується лінійними керівниками і топ-менеджерами в організації.

Планування заміни (другий підхід) пов'язане зі стратегією створення пулу талановитих працівників, при цьому робиться акцент на формуванні готовності співробітників замінювати інших в різних професійних і функціональних областях. На думку багатьох дослідників, планування заміни як підхід до управління талановитими співробітниками орієнтується на кар'єрне планування, навчання і розвиток персоналу [8]. Основний акцент у другому підході робиться на визначення потреби в талановитих співробітників, планування кар'єри і управління розвитком потенційних співробітників, при цьому навчання і розвиток працівників відбувається в контексті визначення ключових позицій або посад.

Планування наступності передбачає управління талановитими співробітниками на всіх організаційних рівнях, є неспецифічним для певних підрозділів або посад. Дана концепція передбачає два основні підходи до розуміння таланту в організаційному контексті: талант пов'язаний з роботою

співробітника в організації. Талант розвивається в процесі професійної діяльності і винагороджується незалежно від їх ролі в організації. Виходячи з даного визначення, управління талановитими співробітниками більше націлене на залучення і розвиток найбільш ефективних і результативних співробітників, які відносяться організацією до певної категорії співробітників; талант пов'язаний з організацією. В рамках даного підходу, талановитий співробітник визначається як талановитий, так як пройшов навчання і розвиток в компанії, при цьому виділяється роль лінійних керівників і фахівців з управління персоналом, за допомогою яких співробітник зміг розвинути свій талант. Управління талановитими співробітниками пов'язано з бізнес-процесами, організаційною культурою та іншими елементами внутрішньо-організаційного середовища, що створюють умови для розвитку потенціалу персоналу [9].

Планування наступності пов'язане з основними положеннями другого підходу, однак більш зорієнтованим на вирішення стратегічних завдань діяльності компанії. В рамках даного підходу, деякі співробітники організації потрапляють в групу «талантів», яка в подальшому служить для організації джерелом співробітників-наступників для різних позицій або посад. Позиційний підхід має на увазі визначення ключових позицій в організації замість визначення ключових співробітників. Основою цього підходу є виділення ключових посад, які надають найбільше вплив на формування конкурентних переваг; розвиток співробітників з високими результатами діяльності, а також дизайн організаційної структури, в рамках якої можливе виконання даних завдань [10].

Етап 3. Визначення основних етапів і принципів побудови системи управління талановитими співробітниками. Розглядаючи цикл управління талановитими співробітниками, слід визначити основні заходи кожного етапу. Аналіз потреб фірми в талановитих співробітників і планування передбачає визначення поняття талановитого співробітника, формування загального підходу до управління талановитими співробітниками, виділення цільових позицій, на які потрібні талановиті співробітники. На етапі виявлення талановитих співробітників передбачається створення кадрового резерву, тісний контакт з лідируючі бізнес-школами та університетами, прийняття рішень в частині процесу відбору, орієнтація на цінності і відповідність корпоративній культурі, безперервна оцінка потенційних і існуючих талановитих співробітників, використання кадрового резерву для відбору і спадковості. Етап навчання і розвитку пов'язаний з програмами розвитку лідерства, відбором персоналу, заснованим на внутрішньому рекрутингу, визначенням потреби в навчанні і розвитку талановитих співробітників, наданням зворотного зв'язку, зв'язком індивідуальних планів розвитку з наступністю, залученням лінійних менеджерів (використання інструментів коучингу, наставництва та ін.), використання внутрішніх комунікацій для поширення інформації про відкриті позиції. При оцінці талановитих співробітників, основні заходи повинні бути спрямовані на розробку процедури оцінки, метою якої є визначення відповідності працівника новій посаді або виявлення його потенціалу для кар'єрного планування. При утриманні

талановитих співробітників, компанії проводять безперервний контроль плинності персоналу, розробляють систему мотивації, визначають персональний план кар'єрного просування, впроваджують гнучкі робочі умови. Етап вимірювання ефективності діяльності з управління талановитими співробітниками являє собою набір заходів по встановленню критеріїв і показників ефективності реалізації різних практик з управління талановитими співробітниками. Систематизуючи наведений вище аналіз циклу управління талановитими співробітниками, можна виділити шість етапів побудови системи управління талановитими співробітниками (таблиця 1).

Таблиця 1

Послідовні етапи побудови системи управління талановитими співробітниками

Етапи	Дії
1) Визначення критеріїв пошуку талановитих співробітників	1. Виділення ключових компетенцій і посадових завдань для кожного підрозділу організації, які пов'язані з реалізацією стратегії; 2. Визначення критеріїв, на підставі яких співробітників визначають як талановитих, до них можна віднести: – здатність до навчання і орієнтація на саморозвиток; – креативність та іноваційність, здатність швидко застосовувати результати навчання на практиці; – лідерські якості та орієнтація на кар'єрне просування; – мотивація і організаційна культура; – лояльність і залученість.
2) Пошук талановитих співробітників	Пошук талановитих співробітників всередині організації: 1. Оцінка результатів роботи; 2. Оцінка лідерського потенціалу керівників; 3. Визначення співробітників з високою продуктивністю, виявлення їх потенціалу. Залучення талантів: Створення і розвиток бренду роботодавця.
3) Адаптація та постановка цілей	1. Постановка задачі і планування діяльності; 2. Забезпечення талановитих співробітників необхідними ресурсами для цілей трудової діяльності.
4) Розвиток і мотивація талановитих співробітників	1. Постійний контроль процесу професійного та особистісного розвитку талановитих співробітників; 2. Планування кар'єрного росту талановитих співробітників; 3. Створення мотиваційних програм.
5) Оцінка ефективності та управління талановитими співробітниками	1. Оцінка показників результативності діяльності різних підрозділів і окремих співробітників; 2. Аналіз ступеня лояльності; 3. Аналіз віддачі на інвестиції (для програм навчання і розвитку).
6) Утримання талановитих співробітників і створення команд	1. Розробка програм мотивації талановитих працівників; 2. Створення умов для командної роботи.

Етап 4. Визначення показників ефективності реалізації практик управління талановитими співробітниками. Для визначення показників ефективності реалізації практики управління талановитими співробітниками, пропонуємо використовувати ключові показники діяльності, тобто інструмент вимірювання досягнення поставлених цілей. Ключовими показниками ефективності в управлінні талановитими співробітниками виступають певні показники діяльності компанії, які можна досягти завдяки реалізації практик управління талановитими співробітниками. У таблиці 2 систематизована інформація за основними показниками діяльності, які використовуються для оцінки ефективності процесу управління талановитими співробітниками.

Таблиця 2

Ключові показники діяльності в управлінні талановитими співробітниками

Показник	Опис
Коефіцієнт утримання талановитих співробітників (протиставляється коефіцієнту плинності)	Розраховується як кількість талановитих працівників, які пішли з організації протягом року, виділених на загальне число талановитих співробітників в компанії на початок року.
Продуктивність талановитих співробітників	Визначається як середній показник продуктивності серед співробітників компанії, що входять в «пул талантів». Показник продуктивності повинен збільшуватися з кожним роком завдяки процесу управління талановитими співробітниками.
Час, необхідний на пошук талантів на виділені позиції	Пошук талановитих співробітників на зовнішньому ринку праці пов'язаний, як правило, з великими часовими витратами, при цьому внутрішній рекрутинг має на увазі не тільки відносно швидкий підбір кандидата, але і скорочення його адаптаційного періоду.
Коефіцієнт нових компетенцій	Визначається як різниця між компетенціями (Знаннями і навичками) талановитих співробітників до і після навчальних програм.
Рівень залученості	Рівень залученості необхідно застосовувати в разі аналізу змін після впровадження системи управління талановитими співробітниками (опитування працівників і менеджерів).

Поряд з перерахованими вище показниками, існують показники, які не дають прямого визначення ефективності діяльності з управління талановитими співробітниками, однак вони дають можливість здійснення бенчмаркінга і визначення можливих проблем, пов'язаних з управлінськими практиками, можна оцінити кількість нових програм розвитку талановитих співробітників, розроблених і реалізованих за певний період, ставлення талановитих співробітників в організації до загальної кількості співробітників, бюджет заходів по роботі з талановитими співробітниками, інвестиції в розрахунку на одного талановитого співробітника.

Висновки з проведеного дослідження. Отже, запропонований аналіз показав, що процес становлення системи управління талановитими співробітниками складається з чотирьох основних етапів, першим з яких є

визначення талановитого співробітника, наступним визначення домінуючого підходу до управління талановитими співробітниками, далі – визначення основних етапів і принципів побудови системи управління талановитими співробітниками, і в завершенні визначення показників ефективності реалізації практик управління талановитими співробітниками.

Перелік посилань

1. Виноградський М. Д., Виноградська А. М., Шканова О. М. *Управління персоналом* : навч. посіб. Вид. 2-ге. Київ, 2009. 308 с.
2. Балабанова, Л. В., Сардак О. В. *Управління персоналом* : підручник. Київ, 2011. 467 с.
3. Михайлова, Л. І. *Управління персоналом* : навч. посіб. Київ : ЦНЛ, 2007. 296 с.
4. Збрицька Т. П., Савченко Г. О., Татаревська М. С. *Управління розвитком персоналу* : навч. посіб. Одеса : Атлант, 2013. 427 с.
5. Грішнова О. А. *Людський капітал: формування в системі освіти і професійної підготовки*: монографія. Київ: «Знання», 2004. 346 с.
6. Татаревська М. С., Збрицька Т. П., Савченко Г. О. *Управління розвитком персоналу*: навч. посіб. Одеса : Атлант, 2013. 427 с.
7. Крушельницька О. В., Мельничук О. В. *Управління персоналом*: навч. посіб. Вид. 2-ге, переробл. і допов. Київ: «Кондор», 2005. 308 с.
8. Schuler R. S. Strategic human resource management: linking people with the strategic needs of the business. *Industrial relations*. 2002. P. 156-169.
9. Данюк В. М. *Менеджмент персоналу*: навч. посіб. Київ: КНЕУ, 2004. 398 с.
10. Виноградський М. Д., Виноградська А. М., Шканова А. М. *Управління персоналом* : навч. посіб. Київ, 2009. 502 с.

References

1. Vinogradsky, M. D., Vinogradska, A. M., Shkanova, O. M. (2009), *Managing staff*: posib [*Upravlinnia personalom* : navch. posib], View. 2-y, Kyiv, 308 p.
2. Balabanova, L. V., Sardak, O. V. (2011), *Managing staff*: pidruchnik [*Upravlinnia personalom* : pidruchnyk], Kyiv, 467 p.
3. Mikhailova, L. I. (2007), *Managing staff*: posib [*Upravlinnia personalom* : navch. posib], Kiev: Central Scientific and Technical Laboratory, 296 p.
4. Zbritska, T. P., Savchenko, G. O., Tatarevska, M. S. (2013), *Managing rozvitkom staff*: navch. posib [*Upravlinnia rozvytkom personalu* : navch. posib], Odessa: Atlant, 427 p.
5. Grishnova, O. A. (2004), *Human Capital: Formation in the System of Education and Training*: monographs [*Liudskyi kapital: formuvannia v systemi osvity i profesiinoi pidhotovky*: monohrafiia], Kiev: “Knowledge”, 346 p.
6. Tatarevska, M. S., Zbritska, T. P., Savchenko, G. O. (2013), *Managing rozvitkom staff*: navch. posib [*Upravlinnia rozvytkom personalu*: navch. posib], Odessa: Atlant, 427 p.

7. Krushelnitska, O. V., Melnichuk, O. V. (2005), *Managing staff: posib [Upravlinnia personalom: navch. posib]*, View. 2nd, pererobl. and dopov, Kiev: Condor, 308 p.

8. Schuler, R. S. (2002), Strategic human resource management: linking people with the strategic needs of the business, *Industrial relations*, P. 156-169.

9. Danuk, V. M. (2004), Management staff: motch. Posib [*Menedzhment personalu: navch. posib*], Kiev: KNEU, 398 p.

10. Vinogradsky, M. D., Vinogradska, A. M., Shkanova, A. M. (2009), *Managing staff: navch. posib [Upravlinnia personalom : navch. posib]*, Kiev, 502 p.

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 681.45; JEL Classification: J24

Кудрявцева О. В. УПРАВЛІННЯ ТАЛАНОВИТИМИ СПІВРОБІТНИКАМИ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Мета. Основною метою даної роботи є розробка основних етапів формування системи управління талановитими співробітниками на підприємствах, що функціонують в міжнародному середовищі та виявлення напрямків наукових дискусій на кожному етапі. **Методика дослідження.** Концептуальний підхід до даної роботи полягає в поєднанні дедукції і індукції, системного і порівняльного аналізу, кількісних і якісних методів. В якості основного методу дослідження виступає абстрактно-логічний метод, системно-структурний аналіз, метод порівнянь і аналіз практичної діяльності компаній країн з економіками, що розвиваються, а також українських компаній, що працюють на міжнародних ринках. **Результати дослідження.** Основними результатами представленого дослідження є виділення чотирьох етапів становлення та розвитку системи управління талановитими співробітниками компаній, що функціонують в міжнародному середовищі, які включають визначення понять системи управління талановитими співробітниками міжнародних компаній, а також талановитого співробітника; виявлення домінуючого підходу до управління талановитими співробітниками; встановлення основних етапів і принципів побудови системи управління талановитими співробітниками; визначення показників ефективності реалізації практик управління талановитими співробітниками. **Наукова новизна.** У даній роботі представлено власне визначення поняття системи управління талановитими співробітниками міжнародних компаній, яке на відміну від існуючих, відображає необхідність зв'язку управління талановитими співробітниками з міжнародною стратегією підприємства, що є основою для формування системи управління талановитими співробітниками. Крім того, розроблено 6 послідовних етапів побудови системи управління талановитими співробітниками, що дозволить розглянути визначення ефективності управління талановитими співробітниками не в рамках аналізу однієї одиничної моделі, а як самостійний етап побудови системи управління талановитими співробітниками. І нарешті, сформовані ключові показники діяльності в

управлінні талановитими співробітниками, які дозволять визначити ефективність реалізації практики управління талановитими співробітниками. **Практична значущість.** Результати даного дослідження можуть застосовуватися для керівників компаній та менеджерів середньої ланки, які працюють як в галузі управління людськими ресурсами, так і займаються питаннями стратегічного планування в міжнародному середовищі.

Ключові слова: талант; управління; талановитий співробітник; підхід; міжнародне середовище.

УДК 681.45; JEL Classification: J24

Кудрявцева О. В. УПРАВЛЕНИЕ ТАЛАНТЛИВЫМИ СОТРУДНИКАМИ В УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Цель. Основной целью данной работы является разработка основных этапов формирования системы управления талантливymi сотрудниками на предприятиях, функционирующих в международной среде и выявление направлений научных дискуссий на каждом этапе. **Методика исследования.** Концептуальный подход данной работы заключается в сочетании дедукции и индукции, системный и сравнительный анализ, количественных и качественных методов. В качестве основного метода исследования выступает абстрактно-логический метод, системно-структурный анализ, метод сравнений и анализ практической деятельности компаний стран с развивающимися экономиками, а также украинских компаний, работающих на международных рынках. **Результаты исследования** Основными результатами представленного исследования является выделение четырех этапов становления и развития системы управления талантливymi сотрудниками компаний, функционирующих в международной среде, которые включают определение понятий системы управления талантливymi сотрудниками международных компаний, а также талантливого сотрудника; выявление доминирующего подхода к управлению талантливymi сотрудниками; установление основных этапов и принципов построения системы управления талантливymi сотрудниками; определение показателей эффективности реализации практик управления талантливymi сотрудниками. **Научная новизна.** В данной работе представлены собственное определение понятия системы управления талантливymi сотрудниками международных компаний, которое в отличие от существующих, отражает необходимость связи управления талантливymi сотрудниками международной стратегией предприятия, является основой для формирования системы управления талантливymi сотрудниками. Кроме того, разработано 6 последовательных этапов построения системы управления талантливymi сотрудниками, что позволит рассмотреть определения эффективности управления талантливymi сотрудниками не в рамках анализа одной единичной модели, а как самостоятельный этап построения системы управления талантливymi сотрудниками. И наконец, сформированы ключевые показатели деятельности в управлении талантливymi сотрудниками, которые

позволят определить эффективность реализации практики управления талантливymi сотрудниками. **Практическая значимость.** Результаты данного исследования могут применяться для руководителей компаний и менеджеров среднего звена, работающих как в области управления человеческими ресурсами, так и занимающихся вопросами стратегического планирования в международной среде.

Ключевые слова: талант; управление; талантливый сотрудник; подход; международная среда.

UDC 681.45; JEL Classification: J24

Kudryavtseva O. V. MANAGING TARGETED CONTRIBUTORS IN INTERNATIONAL BUSINESS CONDITIONS

Purpose. The main purpose of this work is to develop the main stages of the formation of a management system for talented employees in enterprises operating in an international environment and to identify areas of scientific discussions at each stage. **Methodology of research.** The conceptual approach of this work consists in the combination of deduction and induction, systematic and comparative analysis, quantitative and qualitative methods. The main method of research is the abstract-logical method, system-structural analysis, the method of comparisons and the analysis of the practical activities of companies from developing economies, as well as Ukrainian companies operating in international markets. **Findings:** The main results of the presented research are the identification of four stages of formation and development of the management system of talented employees of companies operating in an international environment, which include the definition of the concepts of management system of talented employees of international companies, as well as a talented employee; identifying a dominant approach to managing talented employees; the establishment of the main stages and principles of building a management system for talented employees; determination of performance indicators for the implementation of talent management practices. **Originality:** This paper presents its own definition of the concept of management of talented employees of international companies, which, unlike existing ones, reflects the need to connect management of talented employees with the international strategy of an enterprise, is the basis for the formation of a management system of talented employees. In addition, 6 successive stages of building a management system for talented employees have been developed, which will make it possible to consider determining the effectiveness of managing talented employees not as part of analyzing a single unit model, but as an independent step in building a management system for talented employees. Finally, key performance indicators in the management of talented employees have been formed, which will determine the effectiveness of the implementation of the practice of talented employees management. **Practical value.** The results of this study can be applied to managers of companies and middle managers who work both in the field of human resource management and dealing with issues of strategic planning in an international environment.

Key words: talent; management; talented employee; approach; international environment.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Кудрявцева Оксана Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин, м. Харків, Україна; e-mail: KseniaKydr@ukr.net; Моб. 050-760-56-35.

Кудрявцева Оксана Владимировна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры учета, налогообложения и международных экономических отношений, г. Харьков, Украина.

Kudryavtseva Oksana Vladimirovna – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Accounting, Taxation and International Economic Relations, Kharkiv, Ukraine.

ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА: ВІД ІСТОРІЇ ДО СЬОГОДЕННЯ

Левченко Я.С., доктор філософії з галузі «Соціальні та поведінкові науки»

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми.

Державно-приватне партнерство (далі - ДПП) в загальному розумінні - це специфічна форма відносин держави і приватного підприємництва, які застосовуються для вирішення визначених завдань. Ця форма співпраці знаходиться в даний час в активній формі та являється достатньо затребуваною. З теоретичної та практичної точок зору вона стимулює особливу зацікавленість з точки зору аналізу її становлення і тенденцій розвитку. В зв'язку з цим виникають логічні питання: як виникли і яким чином розвивалися такі відносини в історичних відрізках часу.

Усі галузі господарювання майже кожної країни, час від часу, потребують модернізації та оновлення інфраструктурного комплексу. Такі потреби можуть бути задоволені за участі приватного партнера. В проектах модернізації стає актуальним проведення аналізу вітчизняного і зарубіжного досвіду застосування подібних форм співпраці, динаміки їх розповсюдження і виявлення існуючих на сьогоднішній день тенденцій розвитку. Вивчення і аналіз накопиченого світового тривалого досвіду дозволяють виявити закономірності розвитку партнерства, врахування яких підвищить ефективність створення і функціонування ДПП на сучасному етапі розвитку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Із аналізу наукових досліджень [1 – 8] простежується чіткий ланцюжок формування ДПП, а саме від античного світу до середнього століття, а далі до нового часу. Це підтверджує думку про достатню зрілість ДПП. З плином часу інтерес до такого роду співпраці не вщухає. Дослідники [9 – 14] продовжують приділяти достатню увагу становленню ДПП, як найбільш ефективній формі взаємовідносин між державою та приватним бізнесом. Автори досліджень [1, 2] вважають, що ДПП - це форма взаємодії, сформована в останні роки, яка перебуває тільки на стадії розвитку та становлення. Висновки досліджень [15] демонструють, що ДПП вважається привабливими для інвесторів, оскільки воно полегшує передачу навичок та досвіду приватного сектору громадській партії, використання фондів приватного сектору, додавання вартості грошей та передачі ризику приватній стороні. В свою чергу громадські та приватні партнери все більше визнають важливість співпраці з державою для забезпечення успішного виконання проектів [16].

В останні роки ДПП має багато позитивних переваг, зокрема створення приватного сектору економіки, прискорення розвитку, зниження вартості

життєвого циклу проекту, сприяння зростанню національної економіки та зміцненню національної інфраструктури [17].

Із проведених досліджень зрозуміло, що люди, як і в древні часи, реагують на стимули, а позитивні зовнішні ефекти та механізми державно-приватного партнерства є значними стимулами для реалізації спільних проектів. При реалізації інвестиційної ідеї потенційний інвестор розглядає можливість до співпраці, як один із ключових факторів, що визначають його рішення до співпраці. Тобто сьогодні розглядає ДПП не тільки, як самостійну інституцію, а і як фактор, що впливає на прийняття рішення що до інвестування.

Невирішені складові загальної проблеми.

Наведені приклади показують, що у взаємодії держави і приватного капіталу були окремі елементи ДПП: держава і приватна ділова активність. Однак не було третьої складової - партнерства, тобто рівноправних відносин в конкретній угоді, її фінансові умови і результати, між публічною владою і приватним власником справи. Тому можна зробити висновок, що для розуміння ДПП найважливішим елементом є наявність рівності сторін в угоді і рівне навантаження зобов'язань по контракту. А зобов'язання по контракту повинні бути забезпечені адекватним набором гарантій і компенсацій.

Формування цілей і завдань статті.

Метою даного дослідження є формування сучасного розуміння ДПП на основі підходу «від історії до сьогодення». Для досягнення поставленої мети були поставлені наступні завдання:

- проаналізувати еволюційні теоретичні підходи до розуміння ДПП;
- сформувати нове бачення на ДПП (як не самостійну інституцію, а складову забезпечення інвестиційної привабливості).

Виклад основного матеріалу дослідження.

Як було зазначено при аналізі досліджень [1, 2], ДПП - це форма взаємодії, сформована в останні роки, яка перебуває тільки на стадії розвитку та становлення. Проте в історичних дослідженнях засвідчено три великих етапи процесу формування ДПП:

1. античний світ з містами-державами (до народження і розпаду імперій);
2. середні століття (епоха географічних відкриттів);
3. новий час, з поширенням республіканських форм правління і конституційних монархій [3].

Для сучасних досліджень цінність історичного досвіду представляє саме та частина, яка відноситься до фінансової науки і до організації спільного господарювання. Зокрема, фінансова система держави, яка відрізнялася від приватної тим, що поповнювалася за рахунок податків і зборів, не мала внутрішньої конкуренції, а також не припускала постановку масштабних довгострокових цілей. Внаслідок цього спостерігалось постійне збільшення витрат, за які розплачувалися наступні покоління [4]. До перших документально зафіксованих прикладів правового регулювання взаємодії

держави і приватних осіб можна віднести згадки про оренду, кредити і аналоги концесії, які можна знайти в законах Хаммурапі XVIII в. до н. е. Землі, які воїни отримували від царя, могли ними передаватися у спадок по чоловічій лінії, але були невідчужуваними [5]. У Стародавній Греції оренду громадських земель, що належали державі, а також територіальним громадам від десяти років до спадкової оренди - можна назвати прикладами моделі ДПП. Держава розробляла механізми залучення коштів приватних осіб до реалізації державних проектів, оскільки доходи від воєн і податки не покривали всіх сум державних витрат [3]. У Стародавній Греції і Стародавньому Римі в IV ст. до н. е., поряд з такими поняттями, як «мити» на Русі і «відкуп» в Стародавньому Ірані в VI ст. до н. е., застосовувався принцип передачі функцій держави по збору податків і інших державних доходів в приватні руки. В середні віки застосування відкупів відомо також в таких країнах, як Франція, Голландія, Іспанія, Англія, Іран, Індія. В Італії та США відкупи зберігалися до початку XX ст. [6].

В середні століття (епоху географічних відкриттів) намітилася тенденція комплексного застосування елементів концесії, що в подальшому розвитку набуло конкретну правову форму концесійних угод. Приклади такої форми співпраці представлені дослідними експедиціями. У середні століття найбільш яскраво ілюструють даний приклад чотири експедиції Христофора Колумба, які відбулися в період з 1492-го по 1504 р. Королівська влада наділила Христофора Колумба титулом «дон», а за умови успішного завершення походу він отримував право передавати титул у спадок і в якості адмірала Кастилії здійснювати управління відкритими або набутими їм землями, а також отримувати прибуток від здобутих на цих землях корисних копалин. За договором, який був укладений 17 квітня 1492 р., Колумб мав оплачувати восьму частину витрат самотійно. Фінансовий результат концесії розподілявся в наступному співвідношенні: 90% всіх знайдених і привезених товарів і природних ресурсів переходило у власність уряду Кастилії, а 10% отримував Христофор Колумб за вирахуванням понесених витрат. Всі отримані в борг грошові кошти були повернуті королівською владою [7].

Період нової історії характеризується диверсифікацією сфер життя суспільства, розвиток і перетворення яких здійснювався при співпраці публічної влади і приватних осіб. У 1698 році Петро I поставив завдання з розробки за рахунок скарбниці рудних місць на Уралі. Одночасно почалося будівництво кількох державних заводів. При цьому були залучені приватні кошти великих російських купців і промисловців [4]. Досвід застосування концесій країнами Старого Світу свідчить про реалізацію великої кількості інфраструктурних проектів, серед яких до числа найбільш великих належать проекти Суецького і Панамського каналів [8].

Як раніше, так і сьогодні, потреба в ДПП зумовлюється наслідком обмеженого фінансового капіталу та бюджетних обмежень у державному секторі, а мобілізація приватного капіталу необхідна для швидкого впровадження дорогих проектів. Особливо це актуально і має велике значення

для країн з середнім та низьким рівнем доходу, які стикаються з труднощами для отримання фінансування на розвиток інфраструктури.

Наступним чинником становлення ДПП можна виділити наявність та розвиток приватного підприємництва, що зумовлює розвиток взаємин між державною та приватними структурами стосовно об'єднання зусиль для задоволення соціальних потреб. У ринкових умовах до ряду функцій потрапляють державні, які часто не виконуються. Як і раніше, виходом з цієї ситуації є інтеграція державного регулювання з можливостями приватного сектору, тобто створення партнерства між ними. Ці відносини проявляються саме в ДПП. Протягом останніх років ДПП продемонструвало багато позитивних переваг, які включають створення приватного сектору економіки, прискорення розвитку, зниження вартості життєвого циклу інвестиційних проектів, сприяння зростанню національної економіки та зміцненню національної інфраструктури.

Та наразі ДПП отримує дещо іншу роль. Мова ведеться про новий формат розуміння ДПП, як фактора, що впливає на прийняття рішення щодо інвестування. Доказом цьому є дослідження [18-19], в яких доведено та обґрунтовано роль ДПП в системі забезпечення інвестиційної привабливості (рис. 1).

Висновки та перспективи подальших досліджень.

1. Проаналізовано еволюційні теоретичні підходи до розуміння ДПП. Скасовано розуміння ДПП, як нового спрямування взаємодії держави та приватного інвестора. Доведено, що інституція ДПП не являється новою, а її витоки зафіксовані в далеких історичних довідках.

2. Сформовано нове бачення на ДПП, як фактора забезпечення інвестиційної привабливості. Висвітлено, що взаємодія інвестора з державою, а саме ДПП, виступає фактором, що впливає на інвестиційну привабливість. Тому в рамках перспективних досліджень є розробка взаємодії держави з приватним інвестором на основі теорії ігор, яка забезпечить виграш кожної сторони в рівних пропорціях.

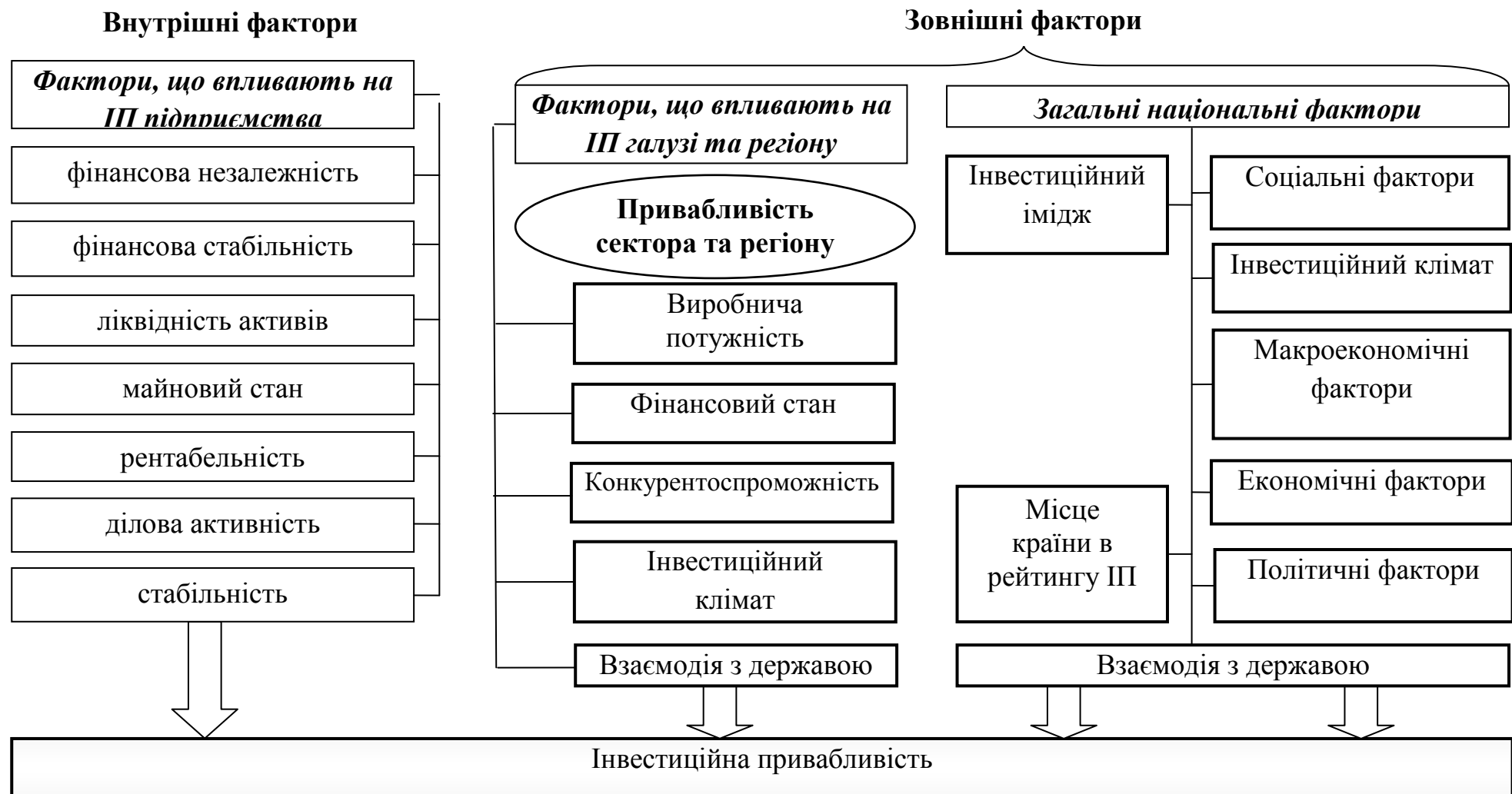


Рисунок 1 - Фактори, що забезпечують інвестиційну привабливість підприємства [18-19]

Перелік посилань

1. Спиридонов А. А. Государственно-частное партнерство: понятие и перспективы совершенствования законодательного регулирования : веб-сайт. URL: <http://pppcenter.ru/ru/press-center/smi-o-centre/19032010> (дата звернення 19.03.2019).
2. Арамирзян И. Государственно-частное партнерство в сфере инноваций. *Наша власть: дела и лица* : веб-сайт. URL: http://nashavlast.ru/article_description/125/1785.html.3 (дата звернення 19.03.2019)
3. Греция и Македония (IV в. до н. э.) : веб-сайт. URL: [https://ancientmyth.ru/istoriya/ellinisticheskiy-period/gretsiya-i-makedoniya-\(iv-v.-do-n.-e.\)](https://ancientmyth.ru/istoriya/ellinisticheskiy-period/gretsiya-i-makedoniya-(iv-v.-do-n.-e.)) (дата звернення 22.03.2019).
4. Городнова А.В., Роженцов И.С. Формирование института государственно-частного партнерства: мировой опыт и отечественная практика. DOI: <https://doi.org/10.18454/IRJ.2016.50.091> : веб-сайт. URL: <https://research-journal.org/economical/formirovanie-instituta-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-mirovoj-opyt-i-otechestvennaya-praktika/> (дата звернення 20.03.2019).
5. Кузицин В.И. История Древнего Востока. Тексты и документы : учеб. пособие. М., 2002. С. 167—190.
6. Фархутдинов И.З., Трапезников В.А. Инвестиционное право : учеб.-практ. пособие. М., 2006. 432 с.
7. Бик С.И., Радзиевский А.С. Концессии, изменившие мир. М., 2014. 224 с.
8. Образцова А.С. Тенденции развития государственно-частного партнерства в мире. *Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки*. 2016. № 3(245). С. 19-28. DOI: 10.5862/JE.245.2 : веб-сайт. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-razvitiya-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-v-rossii-i-mire> (дата звернення 22.03.2019).
9. Варнавский В. Г. Частно-государственное партнерство: веб-сайт. URL: http://www.opec.ru/article_doc.asp?d_no=50578 (дата звернення 23.03.2019).
10. Aerts, G., Grage T., Dooms M., Haezendock E. Public-Private Partnerships for the Provision of Port Infrastructure: An Explorative Multi-Actor Perspective on Critical Success Factors. *The Asian journal of shipping and logistics*. 2014. Vol. 30. No. 3. P. 273-298.
11. Левченко Я.С. Моделирование механизма государственно-частного партнерства как фактора обеспечения инвестиционной привлекательности предприятия в контексте регионального развития. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління. Електронне наукове фахове видання*. 2018. №4 (15). С. 194-201.
12. Левченко Я.С., Шершенюк О.М. Оцінка зовнішнього середовища інвестиційної привабливості підприємств в контексті регіонального розвитку. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління. Електронне наукове фахове видання*. 2018. №6 (17). С. 238-244.

13. Левченко Я.С., Шершенюк О.М. Фактори впливу на інвестиційну привабливість підприємства. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління. Електронне наукове фахове видання*. 2018. №6 (17). С. 231-238.
14. Левченко Я.С. Розвиток транспортної галузі в Україні та Литві. *Problems of development modern science: theory and practice* : collection of scientific articles. Madrid : EDEX, 2016. С. 115-120.
15. Almarri K. Perceptions of the attractive factors for adopting public-private partnerships in the UAE. *International Journal of Construction Management*. 2017. P. 1–8. DOI: [10.1080/15623599.2017.1382082](https://doi.org/10.1080/15623599.2017.1382082)
16. Koops L. Creating public value: Optimizing cooperation Between public and private Partners in infrastructure Projects : doctoral thesis / Delft University of Technology, 2017. 311 p. DOI: [10.4233/uuid:53c3c8cb-ff74-49c9-9e7d-e826a60fbba6](https://doi.org/10.4233/uuid:53c3c8cb-ff74-49c9-9e7d-e826a60fbba6)
17. Pribadi K., Pangeran M. Assessing Readiness of Public Sector Risk Management for PPP in Infrastructure Development in Indonesia. *Advancing and Integrating Construction Education, Research & Practice* : Second International Conference on Construction in Developing Countries (ICCIDC-II) : Cairo, 2010. С. 217–280.
18. Levchenko Y. Assessing and ensuring enterprise investment attractiveness in the context of regional development : doctoral dissertation : 04 S / Mykolo Romerio universiteta. Vilnius, 2018. 216 p.
19. Дмитрієв І.А., Левченко Я.С. Оцінка і забезпечення інвестиційної привабливості підприємства в контексті регіонального розвитку (на прикладі підприємств автомобільного транспорту) : монографія. Харків : ФОП Бровін О.В., 2018. 268 с.

References

1. Spiridonov, A. (2019), Public-private partnership: the concept and prospects for improving legislative regulation [Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: ponyatie i perspektivy sovershenstvovaniya zakonodatel'nogo regulirovaniya], available at: <http://pppcenter.ru/ru/press-center/smi-o-centre/19032010> (last accessed 19.03.2019)
2. Ararmirzyan, I. (2019), Public-private partnership in innovation [Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v sfere innovatsiy], *Our power: affairs and faces*, available at: http://nashavlast.ru/article_description/125/1785.html.3 (last accessed 19.03.2019)
3. Greece and Macedonia (IV cent. BC. E.) [Gretsiya i Makedoniya (IV v. do n. e.)], (2018), available at: [https://ancientmyth.ru/istoriya/ellinisticheskiy-period/gretsiya-i-makedoniya-\(iv-v.-do-n.-e.\)](https://ancientmyth.ru/istoriya/ellinisticheskiy-period/gretsiya-i-makedoniya-(iv-v.-do-n.-e.)) (last accessed 22.03.2019)
4. Gorodnova, A., Rozhentsov, I. (2016), Formation of the institute of public-private partnership: world experience and domestic practice [Formirovanie instituta gosudarstvenno-chastnogo partnerstva: mirovoy opit i otechestvennaya praktika], available at: <https://research-journal.org/economical/formirovanie-instituta-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-mirovoj-opyt-i-otechestvennaya-praktika/> (last accessed 20.03.2019)

5. Kuzishchin, V. (2002), History of the Ancient East. [Istoriya Drevnego Vostoka], *Texts and documents*, P. 167—190.
6. Farkhutdinov, I., Trapeznikov, V. (2006), Investment law [Investitsionnoe pravo], 432 p.
7. Bik, S., Radzievskiy, A. (2014), Concessions that changed the world [Kontsessii, izmenivshie mir], M., 224 p.
8. Obraztsova, A. (2016), Trends in the development of public-private partnership in the world [Tendentsii razvitiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v mire], *Scientific and technical statements SPbGPU. Economics*, No 3(245), P. 19-28, available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-razvitiya-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-v-rossii-i-mire> (last accessed 22.03.2019)
9. Varnavskiy, V. (2019), Public-private partnership [Chastno-gosudarstvennoe partnerstvo], available at: http://www.opec.ru/article_doc.asp?d_no=50578 (last accessed 23.03.2019)
10. Aerts, G., Grage, T., Doooms, M., Haezendock E. (2014), Public-Private Partnerships for the Provision of Port Infrastructure: An Explorative Multi-Actor Perspective on Critical Success Factors, *The Asian journal of shipping and logistics*, Vol. 30, No. 3, P. 273-298.
11. Levchenko, I. (2018), Modeling of the mechanism of public-private partnership as a factor for providing the enterprise investment attractiveness in the context of regional development [Modelirovanie mekhanizma gosudarstvenno-chastnogo partnerstva kak faktora obespecheniya investicionnoy privlekatel'nosti predpriyatiya v kontekste regional'nogo razvitiya], *Eastern Europe: economy, business and management, Electronic scientific professional edition*, No 14 (15), P. 194-201.
12. Levchenko, I., Shershenyuk, O. (2018), An estimation of external environment of enterprise investment attractiveness in the context of regional development [Otsinka zovnishnoho seredovyscha investytsiinoi pryvablyvosti pidpriemstv v konteksti rehionalnoho rozvytku], *Eastern Europe: economy, business and management, Electronic scientific professional edition*, No 16 (17), P. 238-244.
13. Levchenko, I., Shershenyuk, O. (2018), Factors of influence on the enterprise investment attractiveness [Фактори впливу на інвестиційну привабливість підприємства], *Eastern Europe: economy, business and management, Electronic scientific professional edition*, No 16 (17), P. 231-238.
14. Levchenko, I. (2016), Development of transport industry in Ukraine and Lithuania [Rozvytok transportnoi haluzi v Ukraini ta Lytvi], *Problems of development modern science: theory and practice : collection of scientific articles*, Madrid, EDEX, P. 115-120.
15. Almarri, K. (2017), Perceptions of the attractive factors for adopting public-private partnerships in the UAE, *International Journal of Construction Management*, P. 1–8. DOI: [10.1080/15623599.2017.1382082](https://doi.org/10.1080/15623599.2017.1382082)
16. Koops, L. (2017), Creating public value: Optimizing cooperation Between public and private Partners in infrastructure Projects: doctoral thesis / Delft

University of Technology, 311 p. DOI: [10.4233/uuid:53c3c8cb-ff74-49c9-9e7d-e826a60fbba6](https://doi.org/10.4233/uuid:53c3c8cb-ff74-49c9-9e7d-e826a60fbba6)

17. Priyadi, K., Pangeran, M. (2010), Assessing Readiness of Public Sector Risk Management for PPP in Infrastructure Development in Indonesia, Advancing and Integrating Construction Education, *Research & Practice: Second International Conference on Construction in Developing Countries (ICCIDC-II)*, Cairo, P. 217–280.

18. Levchenko, Y. (2018), Assessing and ensuring enterprise investment attractiveness in the context of regional development: doctoral dissertation, Mykolo Romerio universiteta, Vilnius, 216 p.

19. Dmitriev, I., Levchenko, Y. (2018), Assessing and ensuring enterprise investment attractiveness in the context of regional development (on the example of motor transport enterprises) [Otsinka i zabezpechennia investytsiinoi pryvablyvosti pidpriemstva v konteksti rehionalnoho rozvytku (na prykladi pidpriemstv avtomobilnoho transportu)] : monograph, Kharkiv, FOP Brovin O.V., 268 p.

УДК 330.1; 334; JEL L32

Левченко Я.С., доктор філософії з галузі «Соціальні та поведінкові науки» ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА: ВІД ІСТОРІЇ ДО СЬОГОДЕННЯ

Метою роботи є формування сучасного розуміння ДПП на основі підходу «від історії до сьогодення». Для досягнення поставленої мети були вирішені завдання: проаналізовано еволюційні теоретичні підходи до розуміння ДПП; сформовано нове бачення на ДПП (як не самостійну інституцію, а складову забезпечення інвестиційної привабливості). **Методика дослідження.** Для досягнення поставленої мети в роботі були використані такі загальнонаукові та спеціальні методи і прийоми дослідження: систематичний і порівняльний аналіз наукової літератури на основі методів порівняння, класифікації, систематизації та узагальнення; узагальнення результатів аналізу і логічна генерація висновків. **Результати.** Проаналізовано еволюційні теоретичні підходи до розуміння ДПП. Скасовано розуміння ДПП, як нового спрямування взаємодії держави та приватного інвестора. Доведено, що інституція ДПП не являється новою, а її витoki зафіксовані в далеких історичних довідках. Сформовано нове бачення на ДПП, як фактора забезпечення інвестиційної привабливості. Висвітлено, що взаємодія інвестора з державою, а саме ДПП, виступає фактором, що впливає на інвестиційну привабливість. **Наукова новизна.** Визначено, що при реалізації інвестиційної ідеї потенційний інвестор розглядає можливість до співпраці, як один із ключових факторів, що визначають його рішення до співпраці. Тобто сьогодення розглядає ДПП не тільки, як самостійну інституцію, а і як фактор, що впливає на прийняття рішення що до інвестування. Доведено та обґрунтовано роль ДПП в системі забезпечення інвестиційної привабливості. **Практична значущість.** Визначено нішу для перспективних досліджень - розробка взаємодії держави з приватним інвестором на основі теорії ігор, яка забезпечить виграш кожної сторони в рівних пропорціях.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, інвестиційна привабливість, інвестування, фактор забезпечення, еволюція.

УДК 330.1; 334; JEL L32

Левченко Я.С., доктор философии в области «Социальные и поведенческие науки» ФОРМИРОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА: ОТ ИСТОРИИ К СОВРЕМЕННОСТИ

Целью работы является формирование современного понимания ГЧП на основе подхода «от истории к современности». Для достижения поставленной цели были решены задачи: проанализированы эволюционные теоретические подходы к пониманию ГЧП; сформировано новое видение на ГЧП (как не самостоятельную организацию, а составляющую обеспечения инвестиционной привлекательности). **Методика исследования.** Для достижения поставленной цели в работе были использованы такие общенаучные и специальные методы и приемы исследования: систематический и сравнительный анализ научной литературы на основе методов сравнения, классификации, систематизации и обобщения; обобщение результатов анализа и логическая генерация выводов. **Результаты.** Проанализированы эволюционные теоретические подходы к пониманию ГЧП. Опровергнуто понимание ГЧП, как нового направления взаимодействия государства и частного инвестора. Доказано, что институция ГЧП не является новой, а ее истоки зафиксированы в далеких исторических справках. Сформированное новое видение на ГЧП, как фактора обеспечения инвестиционной привлекательности. Освещено, что взаимодействие инвестора с государством, а именно ГЧП, выступает фактором, влияющим на инвестиционную привлекательность. **Научная новизна.** Определено, что при реализации инвестиционной идеи потенциальный инвестор рассматривает возможность к сотрудничеству, как один из ключевых факторов, определяющих его решения к сотрудничеству. То есть сегодня ГЧП рассматривается не только как самостоятельная дефиниция, но и как фактор, влияющий на принятие решения по инвестированию. Доказано и обосновано роль ГЧП в системе обеспечения инвестиционной привлекательности. **Практическая значимость.** Определена ниша для перспективных исследований - разработка взаимодействия государства с частным инвестором на основе теории игр, которая обеспечит выигрыш каждой стороны в равных пропорциях.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инвестиционная привлекательность, инвестирования, фактор обеспечения, эволюция.

UDC 330.1; 334; JEL L32

Levchenko Ya.S., Ph.D. in the field of "Social and behavioral sciences" FORMATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP: FROM HISTORY TO MODERNITY

The purpose of the work is to form a modern understanding of PPP based on the “from history to modernity” approach. To achieve this purpose, the following tasks were solved: evolutionary of the theoretical approaches to understanding PPP

were analyzed; a new vision on PPP was formed (as not an independent organization, but a component of investment attractiveness ensuring). **Research methodology.** To achieve the purpose, the following general scientific and special methods and techniques of research were used: systematic and comparative analysis of scientific literature based on methods of comparison, classification, systematization, and generalization; generalization of the results of the analysis and logical generation of conclusions. **Results.** The evolutionary theoretical approaches to understanding PPP were analyzed. The understanding of PPP as a new direction of interaction between the state and a private investor has been refuted. It was proved that the PPP institution is not new, and its origins are recorded in distant historical references was proved. A new vision on PPP as a factor of investment attractiveness ensuring has been formed. The interaction of the investor with the state, namely PPP, as a factor which influence the investment attractiveness was highlighted. **Scientific novelty.** It was determined that in the implementation of the investment idea a potential investor considers the possibility of cooperation as one of the key factors determining his decisions to cooperate was determined. That is, today, PPP is considered not only as an independent definition, but also as a factor influencing the decision to invest. The role of PPP in the system of ensuring investment attractiveness has been proved and justified. **Practical value.** A niche for prospective studies has been defined - the development of state interaction with a private investor based on game theory, which ensuring that each side benefits in equal proportions.

Keywords: public-private partnership, investment attractiveness, investment, ensuring factor, evolution.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Левченко Ярослава Сергіївна - доктор філософії з галузі «Соціальні та поведінкові науки», Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м.Харків, Україна; e-mail: slavalevcenko1984@gmail.com; ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4979-1101>

Левченко Ярослава Сергеевна - доктор философии в области «Социальные и поведенческие науки», Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г.Харьков, Украина.

Levchenko Yaroslava - Ph.D. in "Social and behavioral sciences", Kharkiv National Automobile and Highway University, Docent of the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

ОБ УСЛОВИЯХ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ КОЛЛЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ В БИЗНЕСЕ

Лысанова А.М., старший преподаватель

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

Постановка проблемы. Эффективная реализация процесса управления в бизнесе является комплексной проблемой. Одной из составляющей этой проблемы является выбор наиболее эффективного, т.е. приемлемого в каждой конкретной ситуации стиля управления. Как известно, стиль управления содержит в себе такие элементы коммуникационного процесса взаимодействия руководителя с подчиненными как его объективная и субъективная составляющая [1, с.65, с.108]. Причем объективная составляющая всегда обозначена как const, в то время как субъективная составляющая может иметь признаки варьирования – var.

Процесс коллективного управления в бизнесе основан на использовании и тах задействовании и потенциала работников, который, как известно, обозначен мерой реализации каждым работником своего биологического и социального начал [2, с.250].

В этой связи немаловажным вопросом для его изучения становится вопрос о содержательном элементе социального начала каждого работника в бизнесе и, собственно, вопрос о влиянии этого начала на выбор стиля взаимодействия руководителя с подчиненными.

При выборе стиля руководства, в том числе и рассматриваемого коллективного стиля, следует достаточно четко и ясно сформулировать меру использования лид-менеджером, т.е. руководителем, его задачецентричного и антропоцентричного поведения. При этом немаловажным вопросом являются те условия, которые призваны обеспечить эффективную реализацию коллективного управления в бизнесе.

Анализ последних исследований и публикаций. В зарубежной и отечественной литературе очень часто встречаются вопросы, связанные с проблемой выбора стиля руководства, в частности, выбором рационального использования коллективного управления в бизнесе.

Вопросы использования коллективного управления в бизнесе достаточно емко освещены в работах таких зарубежных авторов как Блейк Р., Вудкок М., Харрингтон Дж. И др. В частности, в их работах приведена классификация стилей управления, приведены их характеристики. Аналогичные вопросы рассматриваются и в работах отечественных ученых, например, Ладанова И.Д., Третьяченко В.В., Малек Г.Э., Палеха Ю.И., Никифорова В.Г. и др. [3, с.332]. Особое внимание уделено вопросу о коллективном управлении в работах такого автора как Ли Якокка. Достаточно объемный анализ использования коллективного управления в бизнесе приведен в известной работе авторов

Мескона, Альберта и Хедоури. Особое внимание в работах зарубежных и отечественных авторов уделено проблеме соотношения использования задачецентричного и антропоцентричного поведения лид-менеджера при решении каких-либо вопросов, возникающих в бизнесе. Вопросы об эффективном использовании коллективного управления в бизнесе являются действительно актуальными и требующими дальнейшего изучения.

Нерешенные составляющие общей проблемы. Главной составляющей общей проблемы эффективной реализации коллективного управления в бизнесе является определение и дальнейшее изучение важнейших условий, обеспечивающих наиболее эффективную реализацию рассматриваемой проблемы коллективного управления. Кроме того, небезынтересным является малоизученный вопрос о главной составляющей коммуникационного процесса лид-менеджера с его подчиненными, обозначенной как потенциал каждого работника.

Именно потенциал каждого работника предопределяет возможность использования задачецентричного и антропоцентричного поведения лид-менеджера, что в конечном итоге повлияет на вероятность реализации коллективного управления в бизнесе.

Формулирование целей статьи. При выявлении условий эффективной реализации коллективного управления в бизнесе представляется решить некоторые вопросы, которые можно сформулировать и обозначить как цели, а именно:

- определение потенциала работников как предопределяющего элемента при выборе стиля управления;
- определение деловой активности работников и меры ее реализации каждым работником;
- выявление степени использования задачецентричного и антропоцентричного поведения лид-менеджера при реализации коллективного управления;
- выявление условий, обеспечивающих эффективную реализацию коллективного управления в бизнесе;
- определение значимости использования каждым работником видов генерируемой им социальной активности для дальнейшего выбора стиля управления.

Методика исследования: формально-логические методы – для определения основных понятий коммуникационного процесса между лид-менеджером и его подчиненными (задачецентричное и антропоцентричное поведения лид-менеджера и уровень профессионально-творческой зрелости подчиненных); методы анализа и синтеза – для определения потенциала каждого работника, рассматриваемого в свою очередь как меру реализации работником его социальной активности; методы сравнительного анализа – для обоснования условий, обеспечивающих эффективную реализацию коллективного управления в бизнесе.

Изложение основного материала исследования. Бизнес, существующий в системе современных рыночных отношений, предопределяет наличие всевозможных форм и методов взаимодействия между конкретными структурами, организациями и отдельными работниками, занятыми в трудовом процессе конкретного бизнеса. Опыт функционирования современного бизнеса показывает, что его эффективность зависит, прежде всего от меры использования того потенциала, который заложен в каждом работнике трудового коллектива [4, с.237] Потенциал каждого работника, как известно, обозначен прежде всего уровнем его профессиональных знаний, умений, опыта и навыков [5, с.23].

Именно этот потенциал можно с успехом использовать при принятии эффективных решений в бизнесе, основанных на применении так называемого коллективного управления [6, с.215].

Реализация коллективного управления, нацеленного на устранение возникшей проблемы в конкретном бизнесе, предполагает снижение до min размеров задачецентричного поведения лид-менеджера и увеличение до max размеров антропоцентричного поведения лид-менеджера. Это в свою очередь обозначает, что активная роль принадлежит именно рядовым работникам, которые принимают непосредственное участие в решении возникшей проблемы [7, с.228].

Исследования, проведенные кафедрой экономики и предпринимательства ХНАДУ, позволили установить некоторые важные условия эффективной реализации коллективного управления бизнесом. Прежде всего, это выражается через уровень реализации работниками своей деловой активности, а именно через уровень профессионально-творческого потенциала, заложенного в каждом работнике. Именно профессионально-творческая активность работника, а точнее – мера ее реализации работником, является приоритетным элементом эффективности использования коллективного управления. Немаловажную роль при этом выполняет индивидуальная активность работника, которая обеспечивает уровень его притязаний в деловой сфере.

Кроме того, коллективное управление базируется на использовании так называемого принципа «Парето», который обозначен в деловых кругах как 20х80. Это предполагает использование принципа делегирования полномочий: то есть лид-менеджер должен обозначить для себя 20% проблем, которыми он будет сам заниматься (это наиболее значимые проблемы), а 80% менее значимых проблем он передаст для исполнения своим подчиненным [8, с.287].

При этом следует отметить, что за качество и своевременность выполнения 80% менее значимых проблем в конечном итоге отвечает, естественно, сам лид-менеджер.

Использование max уровня антропоцентричного поведения лид-менеджером предполагает безусловное знание тех видов социальной активности, которые генерируют его подчиненные, а кроме этого еще и меру реализации этих генерируемых видов социальной активности, а именно: деловой, индивидуальной, исполнительской и антиобщественной.

Именно тщательный анализ видов социальной активности работников позволяет лид-менеджеру производить координацию и мотивацию мыслей и действий работников, участвующих в коллективном принятии управленческих решений, направленных на обеспечение эффективности функционирования бизнеса [9, с.215].

Первоочередное внимание при использовании коллективного управления должно быть уделено использованию метода принятия управленческих решений – брейнстормингу. Как известно, этот метод обеспечивает реализацию принципа системного и комплексного подхода к изучению существующей проблемы: дифференциацию этой проблемы, изучение и анализ каждого элемента дифференциации, а затем, в конечном итоге – синтез проанализированных элементов изучаемой проблемы. Именно этот метод коллективного управления обеспечивает стопроцентное участие подчиненных в решении какой-либо хозяйственной ситуации, возникшей в бизнесе.

Немаловажным условием эффективного коллективного управления является правильная реализация принципа оптимального сочетания централизации и децентрализации в бизнесе. Это предполагает, что при принятии и использовании управленческих решений 70% будет принадлежать децентрализации и только 30% - централизации.

При принятии управленческого решения с использованием метода коллективного управления должна быть в полной мере отражена социометрия работников бизнеса, участвующих в решении проблемы: кто из работников предлагал какие-либо идеи; с кем взаимодействовал каждый из участников брейнсторминга; как часто каждый из участников отстаивал свое мнение, суждение и т.д. [10, с.95].

Подробный анализ социометрических наблюдений позволит обеспечить в дальнейшем прямую и обратную связь между лид-менеджером и участниками брейнсторминга, а главное – учесть и в будущем устранить недостатки коллективного взаимодействия при принятии управленческих решений по устранению возникающих отклонений в конкретном бизнесе.

Следует отметить, что в качестве положительного момента использования коллективного управления есть то, что индекс сплоченности трудового коллектива, задействованного в конкретном бизнесе, возрастает.

Выводы из проведенного исследования. Таким образом, были изучены и обозначены условия эффективной реализации коллективного управления в бизнесе. Выявленные в процессе исследования элементы коммуникационного процесса между лид-менеджером и его подчиненными (степень реализации задачецентричного, антропоцентричного поведения лид-менеджера и профессионально-творческой зрелости подчиненных) позволяет смоделировать эффективный процесс коллективного управления в бизнесе.

Выявлены и сформулированы условия, призванные обеспечить эффективную реализацию коллективного управления в бизнесе.

Рассмотренные вопросы позволят в конечном итоге обеспечить рациональное коллективное управление, которое обеспечит реальное изменение культуры бизнеса с точки зрения ее оптимизации.

Перечень ссылок

1. Палеха Ю.І. Менеджмент персоналу: навч. посібник. К.: Вид-во «Ліра-К», 2016. 338 с.
2. Никифоренко В.Г. Управління персоналом: навч. посібник. 2-е видання, виправлене та доповнене. Одеса: Атлант, 2013. 275 с.
3. Машек Г.Є., Ковальчук М.М. та ін. Менеджмент: навч. посібник. видання 2-ге, доповнене. К.: Видавництво Ліра, 2016. 550 с.
4. Пугачев В. П. Управление персоналом организации. М.: Издательство Юрайт, 2019. 402 с.
5. Матушкін М. В. Організаційна поведінка: навч. посібник. Старобільськ, 2016. 200 с.
6. Дейнека А. В. Управление персоналом. М.: Дашков и К, 2016. 466 с.
7. Дудкін П.Д., Лосій О.Б. та ін. Організаційна поведінка. Тернопіль: ФОП Паляниця В.А., 2015 252 с.
8. Менеджмент: учебник для бакалавров / под ред. А. Н. Петрова. 2-е изд., испр. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2016. 645 с.
9. Маслов В. И. Стратегическое управление персоналом в условиях эффективной организационной культуры: учебник. М.: Издательство «Финпресс», 2014. 288 с.
10. Стеклова О. Е. Организационная культура: учеб. пособие. Ульяновск: УлГТУ, 2007. 127 с.

References

1. Palekha, Yu.I. (2016), *Human Resources Management: Tutorial*. [Menedzhment personalu: navch. posibnyk], K.: View of "Lira-K", 338 p.
2. Nikiforenko, V.G. (2013), *Personnel Management: Training Manual*. [Upravlinnia personalom: navch. posibnyk], 2nd edition, corrected and supplemented, Odessa: Atlanta, 275 p.
3. Mashek, G. E., Kovalchuk, M.M., etc. (2016), *Management. Textbook* [Menedzhment.: navch. posibnyk], edition 2-th, completed, K.: Publishing House Lyra , 550 p.
4. Pugachev, V. P. (2019), *Management staff of the organization* [Upravlenie personalom organizatsii], M .: Yurayt Publishing House, 402 p.
5. Matushkin, M. V. (2016), *Organizational Behavior*. Tutorial [Orhanizatsiina povedinka: navch. posibnyk], Starobilsk, 200 p.
6. Deineka, A. V. (2016), *Personnel Management* [Upravlenie personalom], M.: Dashkov and Co., 466 p.
7. Dudkin, P.D., Losiy, O.B., etc. (2015), *Organizational Behavior* [Orhanizatsiina povedinka], Ternopil: FOP Palyanitsya V.A., 252 p.
8. *Management: a textbook for bachelors* (2016), [Menedzhment: uchebnik dlya bakalavrov] / edited by A. N. Petrov, 2nd bridge, recid., M.: Yurayt Publishing House, 645 p.

9. Maslov, V. I. (2014), *Strategic personnel management in an effective organizational culture: Textbook* [Strategicheskoe upravlenie personalom v usloviyakh effektivnoy organizatsionnoy kul'tury: uchebnik], M.: Publishing "Finpress", 288 p.

10. Steklova, O. E. (2007), *Organizational culture: Study Guide* [Organizatsionnaya kul'tura: ucheb. posobie], Ulyanovsk: UlSTU, 127 p.

РЕФЕРАТЫ РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 331.105.15; JEL Classification: M12

Лисанова А.М. ЩОДО УМОВ ЕФЕКТИВНОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ КОЛЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ В БІЗНЕСІ

Мета: моделювання умов ефективної реалізації колективного управління в бізнесі. **Методика дослідження:** методи формально логічного аналізу для визначення основних понять процесу взаємодії лід-менеджера з його підлеглими (односторонні і двосторонні комунікації лід-менеджера, а також рівень професійної зрілості підлеглих); методи системного і комплексного підходу до вивчення проблем колективного управління в бізнесі, щоб забезпечити аналіз і синтез такого поняття як потенціал кожного працівника в бізнесі; методи порівняльного аналізу умов які забезпечують ефективну реалізацію колективного управління в бізнесі. **Результат дослідження:** встановлено умови ефективної реалізації колективного управління в бізнесі, а також позначені певні чинники, щоб забезпечити раціональне використання виявлених умов; визначено поняття «потенціал» працівника як пріоритетного елемента при виборі стилю взаємодії лід-менеджера з його підлеглими (при цьому потенціал кожного працівника представлений у вигляді його біологічного і соціального почав); виявлено таке поняття як ділова активність працівника, міра реалізації якої безпосередньо впливає на реалізацію колективного управління в бізнесі і крім того, саме ділова активність працівника забезпечує реалізацію його професійно-творчої активності – рівня його професійних знань, умінь, досвіду і навичок; визначені умови використання задачецентричної і антропоцентричної поведінки лід-менеджера при реалізації колективного управління в бізнесі, показана залежність ступеня використання задачецентричної і антропоцентричної поведінки лід-менеджера від встановленого значення поняття «потенціал» працівника; визначено значущість використання кожним працівником видів генерується їм соціальної активності: діловий, індивідуальної, виконавської і антигромадської; позначені при цьому пріоритети щодо видів соціальної активності працівників і їхню соціальну значимість при реалізації колективного рівня. **Наукова новизна:** запропоновано процес моделювання колективного управління в бізнесі з урахуванням запропонованої диференціації умов, що забезпечують ефективну

реалізацію колективного управління в бізнесі. **Практична значимість:** отримані результати дослідження дозволяють забезпечити ефективне колективне управління бізнесом, що в свою чергу забезпечить підвищення усвідомлення власної значущості кожного працівника конкретного бізнесу, а також його мотивацію в результатах своєї праці і в результатах праці всього трудового колективу.

Ключові слова: колективне управління, потенціал працівника, соціальна активність, задачецентрична і антропоцентрична поведінка, лід-менеджер, моделювання, рівень професійної зрілості працівників, ефективна реалізація.

УДК 331.105.15; JEL Classification: M12

Лысанова А.М. ОБ УСЛОВИЯХ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ КОЛЛЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ В БИЗНЕСЕ

Цель: моделирование условий эффективной реализации коллективного управления в бизнесе. **Методика исследования:** методы формально-логического анализа для определения основных понятий процесса взаимодействия лид-менеджера с его подчиненными (односторонние и двухсторонние коммуникации лид-менеджера, а также уровень профессиональной зрелости подчиненных); методы системного и комплексного подхода к изучению проблем коллективного управления в бизнесе, обеспечивающие анализ и синтез такого понятия как потенциал каждого работника в бизнесе; методы сравнительного анализа условий обеспечивающих эффективную реализацию коллективного управления в бизнесе. **Результат исследования:** установлены условия эффективной реализации коллективного управления в бизнесе, а также обозначены определенные факторы, обеспечивающие рациональное использование выявленных условий; определено понятие «потенциал» работника как приоритетного элемента при выборе стиля взаимодействия лид-менеджера с его подчиненными (при этом потенциал каждого работника представлен в виде его биологического и социального начал); выявлено такое понятие как деловая активность работника, мера реализации которой непосредственно влияет на реализацию коллективного управления в бизнесе и кроме того, именно деловая активность работника обеспечивает реализацию его профессионально-творческой активности – уровня его профессиональных знаний, умений, опыта и навыков; определены условия использования задачецентричного и антропоцентричного поведения лид-менеджера при реализации коллективного управления в бизнесе, показана зависимость степени использования задачецентричного и антропоцентричного поведения лид-менеджера от установленного значения понятия «потенциал» работника; определена значимость использования каждым работником видов генерируемой им социальной активности: деловой, индивидуальной, исполнительской и антиобщественной; обозначены при этом приоритеты относительно видов социальной активности работников и их значимость при реализации коллективного уровня. **Научная новизна:** предложен процесс моделирования коллективного управления в бизнесе с

учетом предложенной дифференциации условий, обеспечивающих эффективную реализацию коллективного управления в бизнесе. **Практическая значимость:** полученные результаты исследования позволяют обеспечить эффективное коллективное управление бизнесом, что в свою очередь обеспечит повышение сознания собственной значимости каждого работника конкретного бизнеса, а также его мотивацию в результатах своего труда и в результатах труда всего трудового коллектива.

Ключевые слова: коллективное управление, потенциал работника, социальная активность, задачецентричное и антропоцентричное поведение, лид-менеджер, моделирование, уровень профессиональной зрелости работников, эффективная реализация.

UDC 331.105.15; JEL Classification: M12

Lysanova A. M. ON THE CONDITIONS OF EFFECTIVE REALIZATION OF COLLECTIVE MANAGEMENT IN BUSINESS

Purpose: modeling the conditions for the effective implementation of collective management in business. **Methodology of research:** methods formally logical analysis to determine the basic concepts of the process of interaction of the lead manager with his subordinates (one-way and two-way communications of the lead manager, as well as the level of professional maturity of the subordinates); methods of a systematic and integrated approach to the study of problems of collective management in business, providing analysis and synthesis of such a concept as the potential of every employee in business; methods of comparative analysis of conditions ensuring the effective implementation of collective management in business. **Findings:** conditions have been established for the effective implementation of collective management in business, and certain factors have been identified that ensure the rational use of the conditions identified; the notion of “potential” of an employee is defined as a priority element when choosing a style of interaction between the lead manager and his subordinates (and the potential of each employee is presented in the form of his biological and social beginnings); revealed such a concept as the business activity of an employee, the measure of implementation of which directly affects the implementation collective management in business and in addition, it is the business activity of an employee that ensures the realization of his professional and creative activity - the level of his professional knowledge, skills, experience and skills; the conditions for the use of task-centered and anthropocentric behavior of a lead manager in the implementation of collective management in business are determined, the dependence of the degree of use of task-centered and anthropocentric behavior of a lead manager on the established meaning of the employee’s “potential” is shown; defined significance of use each employee of the types of social activity generated by him: business, individual, performing and anti-social; it identifies priorities in relation to the types of social activity of workers and their importance in the implementation of the collective level. **Originality:** the proposed process of modeling collective management in business, taking into account the proposed differentiation of conditions that ensure the effective implementation of

collective management in business. **Practical value:** the results of the study allow us to ensure effective collective management of the business, which in turn will provide an increase in awareness of the self-importance of each employee of a particular business, as well as its motivation in the results of their work and in the results of the work of the entire workforce.

Key words: collective management, employee potential, social activity, problem-centered and anthropocentric behavior, lead manager, modeling, level of professional maturity of workers, effective implementation.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Лисанова Алла Митрофанівна – старший викладач, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, старший викладач кафедри економіки і підприємництва, м.Харків, Україна; e-mail: lysanovaam@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3874-3195>. Моб.096-369-00-03

Лысанова Алла Митрофановна – старший преподаватель, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, старший преподаватель кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина; e-mail: lysanovaam@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3874-3195>. Моб.096-369-00-03

Lysanova Alla Mitrofanovna - Senior Lecturer, Kharkiv National Automobile and Highway University, Senior Lecturer, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine; e-mail: lysanovaam@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3874-3195>. Моб.096-369-00-03

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НАЦИОНАЛЬНОГО И ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОГО РЫНКА В КОНТЕКСТЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Поясник Г.В., канд. техн. наук, доцент

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

Постановка проблемы. Международный и внутригосударственный рынок сегодня значительно изменились и имеют ряд отличий и особенностей. Несомненно, сегодняшний рынок функционирует по ряду правил и главенствующее положение на нем занимает тот, кто занял наиболее выгодное положение по сравнению с конкурентами и оказался самым конкурентоспособным. Трудовые ресурсы, которые соответствуют требованиям международного рынка, являются важнейшим фактором повышения конкурентоспособности. Также главенствующее положение на рынке поможет занять использование инновационных технологий, оказание услуг и реализация товаров в соответствии с признанными международными критериями качества. Это позволяет вывести в лидеры рынка национальное предприятие, постоянное усовершенствование поставляемой на рынок продукции, а также безупречное качество выпускаемой продукции позволяет расширить деятельность на интернациональной арене.

Анализ последних исследований и публикаций. Особенности специфики современного рынка нашли свое отражение и наглядно представлены в ряде публикаций. В значимость научно-технического отрыва от конкурентов как на фактор конкурентных преимуществ обращает внимание в своей книге «Основы управления конкурентоспособностью» Е. Мазилина и Г. Паничкина [1]. Вопросами формирования конкурентности в своей книге занимался А. Головачев «Конкурентоспособность организации» [2], а также вопросы оценки конкурентоспособности предприятий исследовали А. Пострелова и М. Маркин [3].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Рассматриваемая тема исследования в настоящий период времени является мало изученной, так как представление конкурентоспособности довольно тяжело поддается обширному и общему анализу, ведь каждое предприятие придерживается своих стратегий, концепций и технологических процессов.

Формулирование целей статьи. Целью данного исследования стало определение отличительных характеристик национального и интернационального рынка в контексте совершенствования конкурентоспособности предприятия.

Изложение основного материала исследования. Мы можем предположить, что главным фактором для развития внутреннего рынка и выживания в корпоративной среде является конкурентоспособность отдельно взятого предприятия. Чем лучше может удовлетворить предприятие потребности своих клиентов, чем больше преимуществ оно имеет по сравнению с другими участниками рынка, тем большей конкурентоспособностью она обладает [4].

В зависимости от условий, которые созданы во внешней и внутренней среде, и отличаются подходы конкретного предприятия к решению такой задачи как повышение конкурентоспособности. Хорошо, если предприятие чувствительно к изменениям во внешней среде и моментально реагирует на них. Повысить конкурентоспособность предприятия можно, если полностью переориентировать его на удовлетворение потребностей клиента, регулярно повышать качество продукции, использовать последние разработки и технологии в производстве, качественно использовать трудовые и другие ресурсы предприятия, улучшать условия работы на предприятии [5].

Считаем нужным отметить, что среди главных аспектов, которые способны утвердить позиции предприятия на рынке, стоит выделить следующие:

- разработка правильной стратегии предприятия;
- рациональное полноценное использование трудовых и материальных ресурсов;
- использование инновационных технологий для раскрытия потенциала предприятия;
- правильный анализ составляющих рынка;
- повышение уровня результативности менеджмента на предприятии;
- выпуск качественных конкурентоспособных товаров [6].

Чтобы повысить конкурентоспособность предприятия, следует осуществлять продуманное, проанализированное и профессиональное управление с обязательным учетом особенностей переходного периода, разработкой правильной политики для повышения конкурентоспособности предприятия на национальном и международном рынке.

Среди таких факторов выделяют внешние:

- политическую и экономическую ситуацию в государстве, которая значительно влияет на политику в сфере внешних международных отношений, финансово-кредитных отношений, научно-технический прогресс и развитие сферы инноваций.
- регулирует ли самостоятельно государство качество продукции, выпускаемой предприятием.
- распространяется ли антимонопольное законодательство на реализуемую продукцию.
- существуют ли специальные программы государственной поддержки производителя.
- насколько соотносятся спрос и предложение на рынке.

- состояние конкуренции в выбранной сфере рынка: количество конкурентов и их уровень.
- размещение производственных сил и концентрация производства;
- наличие необходимого доступного сырья;
- развитие: технологичный, инновационный и технический уровень в выбранной отрасли [7].

Среди внутренних факторов, имеющих решающее значение выделяют:

- способы управления производством и налаженная система;
- технологии, используемые во время производства и их уровень;
- работает ли система долгосрочного планирования;
- какая маркетинговая концепция работает в компании;
- насколько профессиональны и квалифицированы сотрудники;
- широкий ли ассортимент продукции и расширяется ли он;
- является ли предлагаемый товар эксклюзивным;
- применяются ли инновационные подходы на производстве;
- есть ли доступ к сырью высокого качества [8].

Среди условий, которые будут способствовать повышению конкурентоспособности на рынке, стоит выделить следующие:

Обязательно стоит внедрить инновационные технологии и последние разработки на рынке (позволит конкурировать не только на внутреннем, но и на внешнем рынке).

Присутствуют ли на производстве квалифицированные сотрудники, которые смогут конкурировать даже на международном рынке труда.

Какая концепция управления качеством используется в компании? Среди множества компаний, предлагающих аналогичный товар, покупатель выберет тот, который признан более качественным.

Стоит постоянно совершенствовать продукцию, реализуемую на национальном рынке и расширять деятельность на интернациональном рынке [9, 10].

Вывод или научная новизна. Основываясь на результатах проведенного исследования, можем утверждать, что в условиях довольно жесткой конкуренции на внешнем и внутреннем рынке, каждое предприятие должно занять своё место.

Среди важнейших факторов повышения работоспособности компании стоит упомянуть следующие:

- правильное внедрение инновационных технологий и проведение грамотной политики в сфере использования научных разработок позволит достойно конкурировать на рынке;
- использование квалифицированных трудовых ресурсов, которые могут конкурировать на современном международном рынке труда;
- гибкую и эластичную систему контроля качества реализуемой продукции, которая должна только совершенствоваться как на национальном, так и международном уровне.

Согласно критерию перехода к рыночной инфраструктуре предприятие приобретает финансовую независимость в ведении своей хозяйственной деятельности. Фирма на свой страх и риск определяет, какую продукцию изготавливать, устанавливает ценовую политику на неё.

Конкурентоспособность предприятия характеризует способность к достижению поставленных целей путем производства и выпуска продукции, которая по качеству превосходит товары и услуги конкурентов.

На данный момент структура работы предприятия многообразна, так как используются различные технологии, подходы и стратегии. Компания должна создавать инновационные стратегии для того, чтобы иметь высокую конкурентоспособность на рынке.

База конкуренции – это создать и выпустить лучше, чем у других. Конкурентная борьба является одним из самых эффективных рычагов развития рыночной экономики. Конкуренция помогает быть уникальным, выражаться как личности в сфере рыночной экономики посредством выпуска уникальных и качественных товаров или услуг.

Конкурентоспособность основывается на качественной продукции, скорости решений, в том числе на лучших технологиях и свойствах услуг или продукции. Главная составляющая конкурентоспособности – повышение продуктивности работы компании, как на отечественном, так и на иностранном рынке. В свою очередь продуктивность достигается путем совершенствования его структур (технических, технологических и информационных).

Предметом исследования в данной работе является деятельность предприятий в условиях конкуренции на рынке и оценка его конкурентоспособности.

Целью данной работы является определение особенностей современного рынка и путей повышения конкурентоспособности предприятия.

В работе было проанализировано состояние конкурентоспособности на рынке, предложены пути повышения конкурентоспособности предприятия.

В ходе исследования были предложены пути повышения конкурентоспособности предприятия.

Сфера использования результатов: Данные исследования могут быть использованы предприятиями для дальнейшего своего развития.

В результате исследования были предложены практические рекомендации по повышению конкурентоспособности предприятий.

В работе использовались метод анализа и синтеза при анализе состояния конкурентоспособности на рынке и метод сравнения для разработки путей повышения конкурентоспособности предприятий на основе отличительных характеристик национального и интернационального рынка. Результаты. В ходе исследования были обоснованы условия, которые будут способствовать повышению конкурентоспособности предприятия на рынке. Выделены внутренние факторы, имеющие решающее значение для повышения конкурентоспособности предприятия. Сделан вывод о том, что следует осуществлять продуманное, проанализированное и профессиональное

управление с обязательным учетом особенностей переходного периода, разработкой правильной политики для повышения конкурентоспособности предприятия на национальном и международном рынке. В результате исследования были предложены практические рекомендации по повышению конкурентоспособности предприятий. Научная новизна. В работе определены отличительные характеристики национального и интернационального рынка, обоснована необходимость регулярного повышения качества продукции, использования последних разработок и технологий в производстве, качественного использования трудовых и других ресурсов предприятия, улучшения условий работы на предприятии. Сформированы главные аспекты, способные утвердить позиции предприятия на рынке, которые, в отличие от существующих, включают разработку правильной стратегии предприятия; рациональное полноценное использование трудовых и материальных ресурсов; использование инновационных технологий для раскрытия потенциала предприятия; правильный анализ составляющих рынка; повышение уровня результативности менеджмента на предприятии; выпуск качественных конкурентоспособных товаров. Практическая значимость. Данные результаты можно использовать в качестве платформы для дальнейшего изучения аспектов производства и повышения конкурентоспособности предприятий.

Перечень ссылок

1. Мазилкина Е., Паничкина Г. Основы управления конкурентоспособностью. М.: Омега-Л, 2009. 328 с.
2. Головачев А. Конкурентоспособность организации. Минск, 2012. 319 с.
3. Пострелова А., Маркин М. Оценка конкурентоспособности предприятия. *Молодой ученый*. 2013. №6. С. 398–402.
4. Борисов Н. Конкурентная разведка как инструмент конкурентной борьбы: сайт. URL: http://www.marketing.spb.ru/lib-research/competition_spy.htm. (дата обращения: 17.04.2019).
5. Светунькова С. Информационное обеспечение управления конкурентоспособностью: сайт. URL: <http://www.marketing.spb.ru/read/m19/4.htm>. (дата обращения: 20.04.2019).
6. Фатхутдинов Р. Конкурентоспособность организации в условиях кризиса. Москва: Маркетинг, 2002. 885 с.
7. Бородин К. Конкурентоспособность в рыночной экономике. М., 2005. 125 с.
8. Быков В., Филофова Т. Конкуренция. Инновации. Конкурентоспособность. М., 2008. 295 с.
9. Черкасов В. Теоретические основы конкурентоспособности. СПбГУЭФ, 2004. 250 с.
10. Как обеспечить конкурентоспособность предприятия : сайт. URL: <http://vds1234.ru/index.php>. (дата обращения: 5.05.2019). :

References

1. Mazilkina, E., Panichkina, G. (2009), *Fundamentals of competitiveness management* [*Osnovy upravleniya konkurentosposobnost'yu*], M, Omega-L, 328 p.

2. Golovachev, A. (2012), *Competitiveness of the organization* [Konkurentosposobnost' organizatsii], Minsk, 319 p.
3. Postrelova, A., Markin, M. (2013), Evaluation of enterprise competitiveness [Evaluation of enterprise competitiveness], *Young scientist*, No.6, P. 398–402.
4. Borisov, N. Competitive intelligence as an instrument of competition [Konkurentnaya razvedka kak instrument konkurentnoy bor'by], available at: http://www.marketing.spb.ru/lib-research/competition_spy.htm. (last accessed 17.04.2019).
5. Svetunkova, S. Informational support of competitiveness management [Informatsionnoe obespechenie upravleniya konkurentosposobnost'yu], available at: <http://www.marketing.spb.ru/read/m19/4.htm>. (last accessed 20. 04.2019).
6. Fatkhutdinov, R. (2002), *Competitiveness of an organization in a crisis* [Konkurentosposobnost' organizatsii v usloviyakh krizisa], Moscow, Marketing, 885 p.
7. Borodin, K. (2005), *Competitiveness in a market economy* [Konkurentosposobnost' v rynochnoy ekonomike], M., 125 p.
8. Bykov, V., Filosofova, T. (2008), *Competition. Innovation. Competitiveness* [Konkurentsia. Innovatsii. Konkurentosposobnost'], M., 295 p.
9. Cherkasov, V. (2004), *Theoretical foundations of competitiveness* [Teoreticheskie osnovy konkurentosposobnosti], SPSUEF, 250 p.
10. How to ensure the competitiveness of the enterprise, available at: <http://vds1234.ru/index.php>. (last accessed: 05.05.2019).

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 338.45; JEL Classification M11

Поясник Г.В. ВІДМІННІ ХАРАКТЕРИСТИКИ НАЦІОНАЛЬНОГО І ІНТЕРНАЦІОНАЛЬНОЇ РИНКУ В КОНТЕКСТІ ВДОСКОНАЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Мета. Метою даного дослідження стало визначення відмінних характеристик національного і міжнародного ринку в контексті вдосконалення конкурентоспроможності підприємства. **Методика дослідження.** В роботі використовувалися метод аналізу і синтезу при аналізі стану конкурентоспроможності на ринку і метод порівняння для розробки шляхів підвищення конкурентоспроможності підприємств на основі відмінних характеристик національного і міжнародного ринку. **Результати.** В ході дослідження були обґрунтовані умови, які сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності підприємства на ринку. Виділено внутрішні чинники, які мають вирішальне значення для підвищення конкурентоспроможності підприємства. Зроблено висновки про те, що слід здійснювати продумане, проаналізоване і професійне управління з обов'язковим урахуванням особливостей перехідного періоду, розробкою правильної політики для підвищення конкурентоспроможності підприємства на національному та міжнародному ринку. В результаті дослідження були запропоновані практичні

рекомендації щодо підвищення конкурентоспроможності підприємств. **Наукова новизна.** В роботі визначені відмінні характеристики національного і міжнародного ринку, обґрунтовано необхідність регулярного підвищення якості продукції, використання останніх розробок і технологій у виробництві, якісного використання трудових та інших ресурсів підприємства, поліпшення умов роботи на підприємстві. Сформовано основні аспекти, здатні зміцнити позиції підприємства на ринку, які, на відміну від існуючих, включають розробку правильної стратегії підприємства; раціональне повноцінне використання трудових і матеріальних ресурсів; використання інноваційних технологій для розкриття потенціалу підприємства; правильний аналіз складових ринку; підвищення рівня результативності менеджменту на підприємстві; випуск якісних конкурентоспроможних товарів. **Практична значущість.** Дані результати можна використовувати в якості платформи для подальшого вивчення аспектів виробництва і підвищення конкурентоспроможності підприємств.

Ключові слова: конкуренція; конкурентоспроможність; підприємство; ринкова економіка; шляхи підвищення; товар; послуга.

УДК 338.45; JEL Classification M11

Поясник Г.В. ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НАЦИОНАЛЬНОГО И ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОГО РЫНКА В КОНТЕКСТЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Цель. Целью данного исследования стало определение отличительных характеристик национального и интернационального рынка в контексте совершенствования конкурентоспособности предприятия. **Методика исследования.** В работе использовались метод анализа и синтеза при анализе состояния конкурентоспособности на рынке и метод сравнения для разработки путей повышения конкурентоспособности предприятий на основе отличительных характеристик национального и интернационального рынка. **Результаты.** В ходе исследования были обоснованы условия, которые будут способствовать повышению конкурентоспособности предприятия на рынке. Выделены внутренние факторы, имеющие решающее значение для повышения конкурентоспособности предприятия. Сделан вывод о том, что следует осуществлять продуманное, проанализированное и профессиональное управление с обязательным учетом особенностей переходного периода, разработкой правильной политики для повышения конкурентоспособности предприятия на национальном и международном рынке. В результате исследования были предложены практические рекомендации по повышению конкурентоспособности предприятий. **Научная новизна.** В работе определены отличительные характеристики национального и интернационального рынка, обоснована необходимость регулярного повышения качества продукции, использования последних разработок и технологий в производстве, качественного использования трудовых и других ресурсов предприятия,

улучшения условий работы на предприятии. Сформированы главные аспекты, способные утвердить позиции предприятия на рынке, которые, в отличие от существующих, включают разработку правильной стратегии предприятия; рациональное полноценное использование трудовых и материальных ресурсов; использование инновационных технологий для раскрытия потенциала предприятия; правильный анализ составляющих рынка; повышение уровня результативности менеджмента на предприятии; выпуск качественных конкурентоспособных товаров. **Практическая значимость.** Данные результаты можно использовать в качестве платформы для дальнейшего изучения аспектов производства и повышения конкурентоспособности предприятий.

Ключевые слова: конкуренция; конкурентоспособность; предприятие; рыночная экономика; пути повышения; товар; услуга.

UDC 338.45; JEL Classification M11

Poyasnik G.V. DISTINCTIVE CHARACTERISTICS OF THE NATIONAL AND INTERNATIONAL INTERNATIONAL MARKET IN THE CONTEXT OF IMPROVING THE COMPETITIVENESS OF THE ENTERPRISE

Purpose. The purpose of this study was to determine the distinctive characteristics of the national and international market in the context of improving the competitiveness of enterprises.. **Methodology of research.** We used the method of analysis and synthesis in the analysis of the state of competitiveness in the market and the method of comparison to develop ways to improve the competitiveness of enterprises on the basis of the distinctive characteristics of the national and international market. **Findings.** The study substantiated the conditions that will enhance the competitiveness of enterprises in the market. Identified internal factors that are crucial to improve the competitiveness of the enterprise. The conclusion is made that it is necessary to carry out thoughtful, analyzed and professional management with the obligatory consideration of the peculiarities of the transition period, the development of correct policies to improve the competitiveness of enterprises on the national and international markets. As a result of the study, practical recommendations for improving the competitiveness of enterprises were proposed. **Originality.** The work identifies the distinctive characteristics of the national and international market, substantiates the need for regular improvement of product quality, use of the latest developments and technologies in production, quality use of labor and other resources of the enterprise, improvement of working conditions in the enterprise. Formed the main aspects that are able to establish the position of the enterprise on the market, which, unlike the existing ones, include the development of the correct strategy of the enterprise; rational full use of labor and material resources; the use of innovative technologies to unlock the potential of the enterprise; correct analysis of market components; improving the level of management performance in the enterprise; production of high-quality competitive

goods. **Practical value.** These results can be used as a platform to further explore aspects of production and improve the competitiveness of enterprises.

Key words: competition; competitiveness; company; market economy; ways to increase; product; service.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Поясник Георгій Володимирович – кандидат технічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: pozasnik1958@ukr.net; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7776-9932>. Моб.050-401-31-82.

Поясник Георгий Владимирович – кандидат технических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина.

Poyasnik Georgiy – PhD (Engineering Sciences), Associate Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

НОВА ПАРАДИГМА МАРКЕТИНГУ

Приходько Д.О., канд. екон. наук

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. У сучасній літературі зазначається невідворотна тенденція виснаження основних природних ресурсів планети. Це призведе до необхідності вирішення виниклої нової, актуальної, глобальної за своїми масштабами проблеми – проблеми зміни справжніх парадигм, розробки, формулювання нових, майбутніх парадигм всіх областей діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що вже в кінці ХХ – на початку ХХІ століття здійснювалися спроби розробки нових парадигм. Вперше необхідність в зміні справжньої парадигми економіки, розробці нової її парадигми була висловлена ще в 1996 році Бартеневим С.О. [1]. Однак її автором було зроблено лише приблизне уявлення про характер майбутньої парадигми економіки. При цьому він розпливчасто формулює майбутні завдання: «... знайти методологічну нитку, що дозволяє виявити взаємозв'язок між суперечливими процесами ... загальну спрямованість руху глобальних процесів. Поглянути на світ іншими очима. Проблема поставлена і чекає свого рішення». При цьому причина зміни парадигм економіки пов'язувалася не з глобальною проблемою виснаження природних ресурсів планети, а з системною, світовою кризою – кризою виробництва, менеджменту, наук і парадигм. Однак причину цієї кризи автор визначити не зміг. У 1999 році спробу розробки нової парадигми менеджменту робив і такий досвідчений фахівець в менеджменті, як Пітер Друкер (1909-2005), автор талановито написаної книги «Завдання менеджменту в ХХІ столітті» [2]. Але і він обмежився в ній лише підкресленням того, чим менеджмент не є: «... менеджмент не є менеджмент бізнесу ...». І як наслідок, – він не зміг сформулювати нову парадигму менеджменту.

Праці Амблера Т. присвячені розробці парадигмам маркетингу. Автор виділяє три парадигми маркетингу: неокласична (мікроекономіка), конфліктна (стратегія) і парадигма відносин (співробітництво) [3]. Однак автор тут зазначив лише формулювання маркетингу, а не минулу, теперішню та майбутню (нову) парадигми маркетингу, тобто тут також не було розроблено парадигм маркетингу.

Проблемами визначення парадигм займався Кун Т. [4], проте він обмежився лише розпливчастим трактуванням поняття «парадигма», однак формулюванням парадигм маркетингу він не займався взагалі.

Котлер Ф. змішував поняття «парадигма» та «концепція» [5], і це призвело до того, що він теж фактично не розробив парадигми маркетингу.

Тому необхідно констатувати, що про парадигми маркетингу, а також й

економіки і менеджменту до останнього часу в цілому в літературі йшла тільки сама загальна і виключно розлога розмова без їх конкретного формулювання. Причина цього в методологічній некомпетентності, що виявляється в нерозумінні суті, природи самих парадигм, відсутності необхідних умов їх успішної розробки і формулювання.

Вперше успішні розробки парадигм були проведені в ХНАДУ у 2013-2019 роках. Це сталося завдяки використанню ефективних методик будь-якого дослідження – методик «2С70», ВЄО і особливо – введення в 2015 році нових понять: «Основна теорія» і «Основний закон» [6], [7]. При цьому одночасно формувалася адекватна і ефективна методологія і технологія розробки парадигм, що знайшла своє концентроване втілення у створенні універсальної моделі розробки парадигм (УМРП) [8].

Невирішені складові загальної проблеми. Однак до сих пір не була розроблена парадигма маркетингу, що і явилось предметом даного дослідження.

Формулювання цілей статті. Метою цього дослідження явилось формулювання нової (майбутньої) парадигми маркетингу. Для її вирішення були поставлені такі завдання: провести аналіз еволюції поглядів на поняття «парадигма»; сформулювати основний закон маркетингу; обґрунтувати вибір методики апробації основного закону маркетингу; апробувати основний закон маркетингу методикою «час» (методикою історичного-логічного Гегеля); сформулювати минулу, теперішню, майбутню парадигми маркетингу; узагальнити отримані результати.

Для вирішення завдань застосовувалися методики: огляд літературних джерел, історичного-логічного, аналогії, 2С70, ВЄО, теорія методу Бабайлова В.К. [9, 10].

Викладення основного матеріалу дослідження. Аналіз еволюції поглядів на поняття «парадигма» показав, що термін «парадигма» має давню історію. Як наголошується в літературних джерелах термін «парадигма» походить від грецького «*παράδειγμα*»: приклад, модель, зразок; він зустрічається вже у Платона [11]. Термін «парадигма» проте не знаходив широкого поширення і загальноновизнаного розуміння протягом тисячоліть і застосовувався в основному в специфічних, достатньо вузьких аспектах різних філософських вчень аж до ХХ століття.

Широкого розповсюдження термін «парадигма» набуває після робіт американського історика фізики Томаса Семюеля Куна (1922-1996), який вніс значний вклад в розвиток уявлення про парадигми [4]. Томас Кун, вперше використав в 1962 році словосполучення «зміна парадигм» (англ. «*paradigm shift*»).

Під парадигмою Кун розумів «... визнані всіма наукові досягнення, які протягом певного часу дають модель постановки проблем і їх рішень ...» [4]. Однак це було надто загальне уявлення парадигм і воно не знайшло свого конкретного втілення в практиці розробки парадигм конкретних сфер діяльності: економіки, менеджменту, підприємництва та інших.

Але і в більшості справжніх літературних джерел «парадигма» визначається виключно багатослівно.

Прогрес в розумінні природи парадигм стався в 2013-2019 роках. Саме з цього моменту стався прорив до розуміння суті парадигми. Вона формулюється вже максимально коротко як глобальна стратегія, як стратегія поведінки всього людства в конкретній сфері діяльності (економіці, менеджменті, підприємстві, в педагогіці вищої школи) [12]. І особливо важливим був висновок, що парадигма є й одним з чотирьох елементів змісту науки поряд з її об'єктом (основною теорією), предметом (основним законом) і методикою апробації (часом). Вперше було доведено, що без парадигми немає і науки. Це не тільки привело до розуміння важливої ролі парадигм і визначенню їхнього справжнього місця в системі знань, а й поглибило розуміння самої науки.

Але особливо важливим було відкриття того, що парадигма – наслідок апробації основного закону будь-якого напрямку діяльності методикою час. Тобто, причина кардинального повороту в розумінні природи парадигм і особливого прогресу в розробці парадигм стався після введення таких двох нових найважливіших понять як «основна теорія» і «основний закон» [7].

Основний закон маркетингу фактично – це його сутність. Під сутністю маркетингу необхідно розуміти організацію будь-яких ринків. Звідси випливає, що предметом основного закону маркетингу є ринки.

Для обґрунтування вибору методики апробації основного закону маркетингу автор використовував методику час. Фактично методика апробації час – це відома методика єдності історичного і логічного, або коротко – методика історичного-логічного, розроблена Гегелем [13].

Апробація основного закону маркетингу методикою час і вся теорія і практика маркетингу, а також характер вже розроблених парадигм економіки, менеджменту і підприємництва свідчать, що на всіх історичних відрізках часу присутні три основних типи ринків: ринок продуктів; ринок технологій; ринок методологій. Всі без винятку інші ринки є їх складовими. Але в різні епохи переважним є один з трьох. Аналіз ситуації показав, що на самому початку людської цивілізації, під час доіндустріальної епохи переважав ринок продуктів. Він і визначав панування глобальної стратегії організації ринку продуктів, тобто відповідав минулій парадигмі маркетингу. Теперішня парадигма маркетингу, яка характерна для індустріальної епохи – це глобальна стратегія організації ринку технологій. Майбутня парадигма маркетингу, що характерна для постіндустріальної епохи – це глобальна стратегія організації ринку методологій.

Необхідно зауважити, що весь процес розробки парадигм маркетингу фактично відбувався на основі моделі розробки парадигми в формі таблиці 1.

Таблиця 1

Модель розробки парадигм маркетингу

Фундаментальні методики	Методики і результати їх застосування		
	Визначення об'єкта	Визначення предмета (проблемної частини об'єкта)	Методика вирішення проблеми
	Об'єкт	Проблема	Результат вирішення проблеми
Ідея	Методологія	Невідомість зв'язку маркетингу з ринками	Інтуїція
			Залежність (якісний зв'язок маркетингу з організацією ринків, наприклад, з ринком продуктів). «Маркетинг пов'язаний з організацією ринку продуктів»
Гіпотеза	Ідея	Невідомість кількісного зв'язку маркетингу та ринку	Логіка дискретних фактів
			Закономірність (дискретний якісний і кількісний зв'язок)
Концепція	Гіпотеза	Невідомість суцільного кількісного зв'язку маркетингу та ринку	Логіка доказу, розрахунку
			Закон (доведений, розрахований суцільний зв'язок): «Маркетинг – це організація ринку продуктів»
Теорія	Концепція	Закон, що не апробований іншими законами маркетингу	Взаємоапробація
			Закон (апробований іншими законами маркетингу).
Основна теорія	Теорії окремі	Відсутність узагальнення окремих законів маркетингу	Узагальнення окремих законів методології
			Основний закон: «Маркетинг – це організація будь-яких ринків»
Наука	Основна теорія	Основний закон маркетингу, що не апробований Часом	Час
			Три основні закони маркетингу в залежності від часу (історичних епох), тобто три парадигми маркетингу (три глобальні стратегії маркетингу)

Джерело: розроблено автором за [8, 14]

З таблиці слідує, що парадигми маркетингу – це результати конкретизації його основного закону. Це дає підставу трактувати будь-яку парадигму ще й як конкретний, або окремий закон. Такий окремий закон особливий: виводиться з основного, але не раніше його; сам змінюється в часі, причому поступово (тільки зі зміною епох) і тільки за формою – через зміну форми переважаючого ринку (внутрішній його зміст залишається незмінним – маркетинг завжди є організацією ринку).

Висновки з проведеного дослідження. Під час вирішення останнього завдання даного дослідження (узагальнити отримані результати) були отримані такі результати: проведено аналіз еволюції поглядів на поняття «парадигма»; сформульовано основний закон маркетингу; обґрунтовано вибір методики апробації основного закону маркетингу; апробовано основний закон маркетингу методикою час; сформульовані три парадигми маркетингу (минула

парадигма маркетингу – це глобальна стратегія організації ринку продуктів; теперішня парадигма маркетингу – це глобальна стратегія організації ринку технік; нова (майбутня) парадигма маркетингу – це глобальна стратегія організації ринку методологій).

Проведене дослідження сприяло подальшому поглибленню розуміння самих парадигм.

Отримані результати дозволяють визначити перспективи майбутніх досліджень: розробку парадигм психології, соціології, адміністративної сфери діяльності.

Перелік посилань

1. Бартенев С. А. Экономические теории и школы (история и современность): курс лекций. Москва: БЕК, 1996. 352 с.
2. Новая парадигма менеджмента (Питер Друкер). *HR-Портал* : сайт. URL: <http://hr-portal.ru/article/novaya-paradigma-menedzhmenta> (дата обращения: 27.03.2019).
3. Амблер Т. Практический маркетинг (Серия «Теория и практика менеджмента») / пер. с англ. под ред. Ю. Н. Каптуревского. Санкт-Петербург : Питер, 1999. 400 с.
4. Кун Томас Сэмюэл. *Википедия* : сайт. URL: <https://is.gd/g4Iibm> (дата обращения: 27.03.2019).
5. Парадигмы маркетинга. *Marketopedia* : сайт. URL: <http://marketopedia.ru/7-paradigmy-marketinga.html> дата обращения: 27.03.2018).
6. Бабайлов В. К. Новая парадигма экономики. *Новий колегіум*. 2015. № 1. С. 53 – 57.
7. Бабайлов В. К. Организация модели разработки парадигм экономики. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. Харків : ХНАДУ, 2015. №3 (10), том 2. С. 5 – 9.
8. Бабайлов В. К. Модель разработки парадигм: важнейшие свойства. *Новий колегіум*. 2016. № 3. С. 48 – 53.
9. Бабайлов В. К. Теория метода : монография. Харків: ХНАДУ, 2011. 232 с.
10. Бабайлов В. К. Менеджмент: наука и практика: учебник. Харків : ХНАДУ, 2015. 276 с.
11. Светлов Р. В. Парадигма. Платонический философский lexicon. *Академия. Материалы и исследования по истории платонизма*. Санкт-Петербург: СПбГУ, 2000. Вып. 2. С. 345 – 346.
12. Бабайлов В. К. Новая парадигма менеджмента. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. Харків : ХНАДУ, 2016. №3 (14), том 1. С. 72 – 76.
13. Принцип единства исторического и логического. *Википедия* : сайт. URL: <https://is.gd/hBuY4N> (дата обращения: 30.03.2019).
14. Бабайлов В. К. Анализ и синтез. *Бизнес-Информ*. 2012. № 4. С. 16 – 17.

References

1. Bartenev, S. (1996), *Economic theories and schools (history and modern times): course of lectures* [*Ekonomicheskie teorii i shkoly (istoriya i sovremennost')*]: kurs lektsiy], Moscow: BEK, 352 p.
2. «New management paradigm (Peter Drucker). HR-Portal» [«Novaya paradigma menedzhmenta (Piter Druker). HR-Portal»], available at : <http://hr-portal.ru/article/novaya-paradigma-menedzhmenta> (last accessed 27.03.2019).
3. Ambler, T. (1999), *Practical marketing (Series «Theory and Practice of Management»)*. Trans. from Eng. edited by Kapturevsky Yu. N. [*Prakticheskiy marketing (Seriya «Teoriya i praktika menedzhmenta»)*]. Perevedeno s ang. pod redaktsiey Kapturevskogo Yu. N., St. Petersburg: Peter, 400 p.
4. «Kuhn Thomas Samuel. Wikipedia» [«Kun Tomas Semyuel. Vikipediya»], available at : <https://is.gd/g4libm> (last accessed 27.03.2019).
5. «Marketing paradigms. Marketopedia» [«Paradigmy marketinga. Marketopedia»], available at : <http://marketopedia.ru/7-paradigmy-marketinga.html> (last accessed 27.03.2019).
6. Babailov, V. (2015), «New paradigm of economy» [«Novaya paradigma ekonomiki»], *Novyi kolehium*, No. 1, P. 53 – 57.
7. Babaylov, V. (2015), «Organization of a model for the development of economic paradigms» [«Organizatsiya modeli razrabotki paradigm ekonomiki»], *Problems and prospects of entrepreneurship development: Collection of scientific works of the Kharkiv National Automobile and Road University*, No. 3 (10), Vol. 2, P. 5–9.
8. Babailov, V. (2016), «Model development paradigms: the most important properties» [«Model' razrabotki paradigm: vazhneyshie svoystva»], *New Collegium*, No. 3, P. 48–53.
9. Babailov, V. (2011), *Theory of method: monograph* [*Teoriya metoda: monografiya*], Kharkiv: KhNADU, 232 p.
10. Babailov, V. (2015), *Management: science and practice: textbook* [*Menedzhment: nauka i praktika: uchebnik*], Kharkiv: KhNADU, 276 p.
11. Svetlov, R. (2000), «Paradigm. Platonic Philosophical lexicon» [«Paradigma. Platonicheskiy filosofskiy lexicon»], *Akademiya. Materialy i issledovaniya po istorii platonizma*, No. 2, P. 345–346.
12. Babailov, V. (2016), «New paradigm of management» [«Novaya paradigma menedzhmenta»], *Problems and prospects of entrepreneurship development: Collection of scientific works of the Kharkiv National Automobile and Road University*, No. 3 (14), Vol. 1, P. 72–76.
13. «The principle of unity of historical and logical. Wikipedia, the free encyclopedia» [«Printsip edinstva istoricheskogo i logicheskogo. Material iz Vikipedii – svobodnoy entsiklopedii»], available at : <https://is.gd/hBuY4N> (last accessed 28.03.2019).
14. Babailov, V. (2012), «Analysis and synthesis» [«Analiz i sintez»], *Biznes-Inform*, No. 4, P. 16–17.

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 167+303:339.138; JEL Classification: B41, M31

Приходько Д.О. НОВА ПАРАДИГМА МАРКЕТИНГУ

У сучасній літературі зазначається невідворотна тенденція виснаження основних природних ресурсів планети. Це призведе до необхідності вирішення виниклої нової, актуальної, глобальної за своїми масштабами проблеми – проблеми зміни справжніх парадигм, розробки, формулювання нових, майбутніх парадигм всіх областей діяльності. **Метою** цього дослідження явилось формулювання нової (майбутньої) парадигми маркетингу. **Методики дослідження.** Для досягнення поставленої мети та вирішення завдань в роботі застосовувалися методики: огляд літературних джерел, історичного-логічного, аналогії, 2С70, ВЕО, теорія методу Бабайлова В.К. **Результати дослідження:** проведено аналіз еволюції поглядів на поняття «парадигма»; сформульовано основний закон маркетингу; обґрунтовано вибір методики апробації основного закону маркетингу; апробовано основний закон маркетингу методикою час; сформульовані три парадигми маркетингу (минула парадигма маркетингу – це глобальна стратегія організації ринку продуктів; теперішня парадигма маркетингу – це глобальна стратегія організації ринку технік; нова (майбутня) парадигма маркетингу – це глобальна стратегія організації ринку методологій). **Наукова новизна:** обґрунтування характеру минулої, теперішньої та нової (майбутньої) парадигм маркетингу як глобальних стратегій в сфері організації інновацій. **Практична значущість.** Впровадження теперішньої і нової (майбутньої) парадигм маркетингу в стратегічне планування підприємства призведе до вдосконалення його методології, а це, в свою чергу, підвищить ефективність всього менеджменту і виробництва. Проведене дослідження сприяло подальшому поглибленню розуміння самих парадигм. Отримані результати дозволяють визначити перспективи майбутніх досліджень: розробку парадигм психології, соціології, адміністративної сфери діяльності.

Ключові слова: маркетинг; продукт; технологія; методологія; модель; парадигма.

УДК 167+303:339.138; JEL Classification: B41, M31

Приходько Д.А. НОВАЯ ПАРАДИГМА МАРКЕТИНГА

В современной литературе отмечается неотвратимая тенденция истощения основных природных ресурсов планеты. Это приведет к необходимости решения возникшей новой, актуальной, глобальной по своим масштабам проблемы – проблемы смены настоящих парадигм, разработки, формулирования новых, будущих парадигм всех областей деятельности. **Целью** настоящего исследования явилось формулирование новой (будущей) парадигмы маркетинга. **Методики исследования.** Для достижения поставленной цели и решения задач в работе применялись методики: обзор литературных источников, исторического-логического, аналогии, 2С70, ВЕО, теория метода Бабайлова В.К. **Результаты исследования:** проведен анализ

эволюции взглядов на понятие «парадигма»; сформулирован основной закон маркетинга; обоснован выбор методики апробации основного закона маркетинга; апробирован основной закон маркетинга методикой время; сформулированы три парадигмы маркетинга (прошла парадигма маркетинга – это глобальная стратегия организации рынка продуктов; настоящая парадигма маркетинга – это глобальная стратегия организации рынка техник; новая (будущая) парадигма маркетинга – это глобальная стратегия организации рынка методологий). **Научная новизна:** обоснование характера прошлой, настоящей и новой (будущей) парадигм маркетинга как глобальных стратегий в сфере организации инноваций. **Практическая значимость.** Внедрение настоящей и новой (будущей) парадигм маркетинга в стратегическое планирование предприятия приведет к совершенствованию его методологии, а это, в свою очередь, повысит эффективность всего менеджмента и производства. Проведенное исследование способствовало дальнейшему углублению понимания самих парадигм. Полученные результаты позволяют определить перспективы будущих исследований: разработку парадигм психологии, социологии, административной сферы деятельности.

Ключевые слова: маркетинг; продукт; технология; методология; модель; парадигма.

UDC 167+303:339.138; JEL Classification: B41, M31

Prykhodko D. NEW PARADIGM OF MARKETING

An inevitable tendency of depletion of the main natural resources of the planet registers in modern literature. This will lead to the need to address the emerging new, relevant, global in scale problem – the problem of changing present paradigms, developing, formulating new, future paradigms of all scopes of activity. **Purpose:** to formulation of a new (future) paradigm of marketing. **Methodology of research:** review of literary sources, historical-logical, analogy, 2C70, BEO, theory of the method Babaylov's V.K. **Findings:** The evolution of views on the concept of «paradigm» has been analysed. The basic law of marketing has been formulated. The choice of methodology of testing the basic law of marketing has been justified. The basic law of marketing by time methodology has been tested. Three paradigms of marketing (the past paradigm of marketing is the global strategy for organizing the market of products; the present paradigm of marketing is the global strategy for organizing the market of technologies; the new (future) paradigm of marketing is the global strategy for organizing the market of methodologies) have been formulated. **Originality:** the nature of past, present and new (future) paradigms of marketing as global strategies in the sphere of innovation has been substantiated. **Practical value:** The introduction of the present and the new (future) paradigms of marketing in the strategic planning of the enterprise will lead to the improvement of its methodology, and this, in turn, will increase the efficiency of the entire management and production. The research that has been conducted, to promoted further deepening the understanding of the paradigms themselves. The results that has been obtained, allow

to determine the prospects for future research: the development of paradigms of psychology, sociology, and the administrative sphere of activity.

Key words: marketing; product; technology; methodology; model; paradigm.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Приходько Дар'я Олександрівна – кандидат економічних наук, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: zajada@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3925-4828>. Моб. 066-97-44-135.

Приходько Дарья Александровна – кандидат экономических наук, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина.

Prykhodko Daria – Candidate of Sciences (Economics), Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor of the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

КОНЦЕПЦІЯ ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДИКИ «ШВИДКОГО» ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Прокопенко М.В., старший викладач

Харківський національний автомобільно – дорожній університет

Постановка проблеми. Ціноутворення як процес є важливим елементом економічного стану підприємства в динаміці і залежить від багатьох внутрішніх і зовнішніх чинників. Ціни і цінова політика впливають на значення економічних і маркетингових показників діяльності підприємства, таких як прибуток, об'єми реалізації продукції, частка ринку, терміни окупності інвестицій та ін. Від ефективного формування ціни залежить фінансовий успіх підприємства. Інтеграція теоретичних досягнень і практичного досвіду ціноутворення відбувається на основі складного механізму, що дозволяє підприємству виключити ризик прорахунків при встановленні цін. Особливо важлива роль в зв'язку з цим відводиться побудові ефективного механізму ціноутворення на продукцію і послуги. Ключовою особливістю ціноутворення на сучасному етапі є необхідність врахування високого рівня конкуренції, існуючої між підприємствами, при цьому одним з важливих чинників є період часу, за який потенційний замовник дізнається орієнтовну ціну.

Класичні методи ціноутворення досить повільні, так на розрахунок ціни може піти від декількох днів до тижнів. Тому актуальним є розгляд так званих «швидких» методів ціноутворення, одним з яких є використання елементів кореляційно - регресійного аналізу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Для підвищення ефективності процесу ціноутворення потрібен розвиток існуючої методичної бази, яка в сучасних умовах розроблена в теорії і практиці управління, але недостатньо повно відбиває специфічність сучасних методів і процесів ціноутворення. Вирішення вказаної проблеми вимагає вивчення теорії ціноутворення, а також практичних аспектів діяльності підприємства як з точки зору внутрішньої економіки бізнес-процесів, так і з точки зору ринкової активності підприємства.

Проблемі, пов'язаній з ціноутворенням, присвячено безліч досліджень вітчизняних і зарубіжних авторів.

Теоретичну основу досліджень категорії ціни заклали К. Маркс, Д. Рікардо Д., А. Сміт., А. Маршалл, П. Буагільбер, Л. Вальрас, І.Г. Тюнен, Д. Робинсон та ін. [1, с. 54]

Питання в області теорії і практики ціноутворення на підприємствах висвітлювали в працях В. Абель, М.М. Артус, В.Г. Андрійчук, Н.А. Борхунов, А.А. Гриценко, С.Л. Дусановський, О.В. Колесніков, В.Л. Корієв, П.М. Макаренко, І.І. Лукінов, В.М. Онегіна, І.В. Охріменко М.В. Павлишенко, А.С. Шевченко, Л.О. Шкварчук та інші учені.

Вітчизняні і зарубіжні учені внесли значний вклад в рішення проблем ціноутворення, при цьому питання формування «швидких» цін на продукцію підприємств недостатньо освітлені. Основна увага у більшості вивчених робіт приділяється загальним питанням ціноутворення.

Потрібний розвиток теоретичних і методичних положень формування ефективного ціноутворення на основі новітніх розробок, побудованих на застосуванні математико-статистичних методів. Названі проблеми в області ціноутворення мають важливе наукове і практичне значення, але ще не досить вивчені як в теоретичній, так і в практичній сфері застосування.

Невирішені складові загальної проблеми. Проблемі підвищення ефективності процесу ціноутворення завжди приділялося багато уваги, однак при цьому статистико – математичні методи практично не застосовуються, що потребує подальших досліджень та впровадження їх результатів.

Проте успішна реалізація усіх намічених заходів не забезпечить досягнення поставленої мети без істотних змін в практиці ціноутворення.

Підприємство повинне підвищувати результативність ціноутворення для збереження ринків збуту і досягнення необхідного рівня значень економічних показників. Вдосконалення механізму ціноутворення дозволить здолати негативні чинники, які стримують розвиток підприємства. Робота в цьому напрямі вимагає комплексного і погодженого рішення питань управління цінами, внаслідок чого підприємство зможе добитися зміцнення своїх позицій на ринку збуту [2, с. 85].

Це може бути досягнуто за рахунок ухвалення ефективних і обґрунтованих рішень, пов'язаних з впровадженням нових методичних підходів до ціноутворення, формуванням системи цін, як можна повнішим обліком зовнішніх і внутрішніх чинників, загальних умов діяльності підприємства і організації процесу ціноутворення.

Формулювання цілей статті. Мета статті полягає у теоретичному дослідженні та практичній перевірці сучасних підходів до проблеми ефективного ціноутворення, управління процесом формування ціни на базі собівартості продукції та застосуванням математико – статистичних (програмних) методів «швидкого» ціноутворення.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах жорсткої конкуренції роль математичних методів визначення ціни багаторазово зростає. Дійсно, центральна проблема економіки - це проблема раціонального вибору [3, с. 67].

В умовах ринкової економіки, коли кожній господарській одиниці потрібно самостійно приймати рішення, тобто робити вибір, стає необхідним математичний розрахунок, що вимагає широкого застосування математичних і статистичних прийомів аналізу і дослідження показників.

До їх числа можна віднести: аналіз варіаційних рядів, кореляційний і регресійний аналіз і інші методи оптимального програмування.

Значення математики в сучасних умовах різко зросло у зв'язку з широким застосуванням спеціального програмного забезпечення та обчислювальної техніки.

Впровадження економіко-математичних методів дозволяє упорядкувати системи економічних показників, полегшити і прискорити процеси їх розрахунків, виявити тенденції розвитку показників, прогнозувати їх рівень на перспективу [4, с.143].

Застосування економіко-математичних методів в практиці ціноутворення дозволяє істотно скоротити час на економічні розрахунки і повторні розрахунки ціни при зміні якого-небудь ціноутворюючого чинника. Тобто на зміну класичних способам визначення ціни по ціноутворюючих чинниках приходять нові методи і підходи до проблеми ціноутворення, продиктовані специфікою ринкових стосунків.

Розрахунок ціни по складових її елементах - процес тривалий, що вимагає наявності детальних креслень виробів, визначення їх чистої ваги, норм витрати сировини і матеріалів, трудомісткості виготовлення, визначення маршруту руху виробу між цехами - тобто визначається детальний технологічний процес [5, с. 55].

У ряді випадків формування ціни і аналіз ціноутворюючих чинників повинні займати 2...3 доби для відповіді замовникові.

Проте традиційний метод розрахунку витрат цього не дозволяє. Гнучкість цінової політики дозволяє використати для формування цін методи, що забезпечують розрахунок «швидких цін». Їх застосування ґрунтоване на декількох положеннях, характерних для одиничного і дрібносерійного виробництва [6, с. 112]:

- значна частина виробів є однотипними, з набором аналогічних деталей, розрізняються тільки вагою;
- серії запуску виробів незначні по кількості, тому знижки до ціни з причини невеликих партій не надаються;
- виготовлення виробів є трудомістким процесом з великою часткою ручної праці.

В якості прикладу розрахунку ціни розглянемо редуктор, техніко – економічні параметри якого взято на реальному підприємстві.

Аналіз декількох груп редукторів показав укрупнену структуру собівартості одного редуктора в цілому, приведену в таблиці 1.

Найбільш застосовні види розрахунку цін на редуктори ґрунтовані на застосуванні наступних методів :

- а) методу питомих нормативів;
- б) методу зворотної калькуляції;
- в) метода "директ-костинг".

Таблиця 1

Укрупнена структура собівартості одного редуктора

Статті витрат	Питома вага %
Сировина, матеріали, покупні вироби та напівфабрикати власного виробництва	29...30
Заробітна плата основних виробничих робітників з нарахуваннями	10...12
Накладні витрати	53...54
Інші витрати	8...4
Разом	100

Недоліком прямого ціноутворення є тривалість циклу визначення ціни від семи до сімнадцяти днів в середньому.

Застосування сучасних математичних методів дозволяє скоротити цей період до 1...2 днів.

Здійснимо аналіз ціноутворюючих чинників на редуктор на підставі застосування методу кореляційного аналізу показників.

Кореляційний метод дозволяє усунути залежність ціни виробу від малозначних чинників і встановити залежність від найбільш суттєвих [7, с. 12].

Багаторічний практичний досвід реалізації редукторів показує, що ціна на цей вид устаткування формується в основному під впливом двох основних чинників - типу редуктора і його маси.

Чим більше маса редуктора, тим нижче його питома ціна (тобто за 1 кг ваги), і навпаки, чим менше маса редуктора, тим вище його питома ціна. Ця форма зв'язку є обернено пропорційною залежністю, тобто гіперболічною.

Чим вище коефіцієнт складності виготовлення редуктора, тим вище його ціна. В цьому випадку спостерігається пряма або параболічна залежність показників. Розглянемо значення ознак для дослідження за кореляційним типом.

Основою для розрахунків візьмемо дані, згруповані в таблиці 2.

Таблиця 2

Дані про масу і ціни на редуктори горизонтально-циліндричного типу (Ц2) [8, с. 43]

Тип редуктора	Маса, кг	Середня ціна, грн	Питома ціна, грн/кг
Ц2У-100	340	8160	24,0
Ц2У-125	370	8695	23,5
Ц2У-160	375	8700	23,2
Ц2У-200	380	8360	22,0
Ц2У-250	393	8486	21,6
Ц2У-315Н	615	10762	17,5
Ц2У-355Н	740	11174	15,1
Ц2У-400Н	960	13632	14,2
Ц2Н-450	1720	22530	13,1
Ц2Н-500	2200	23100	10,5

Розташування емпіричних точок нагадує гіперболою із залежністю:

$$y=a/x+b \quad (1)$$

де у - питома ціна, грн;

х - маса редуктора, кг;

а, b - деякі постійні коефіцієнти [9, с. 91].

Система нормальних рівнянь для визначення коефіцієнтів а і b по методу найменших квадратів прийме вигляд:

$$\begin{cases} a \cdot \sum(1/x) \cdot n + b \cdot \sum n = \sum \bar{y} \cdot n; \\ a \cdot \sum(1/x^2) \cdot n + b \cdot \sum(1/x) \cdot n = \sum(1/x) \cdot \bar{y} \cdot n \end{cases} \quad (2)$$

де а, b - деякі постійні коефіцієнти;

$\sum(1/x)$ - сума значень факторної ознаки;

$\sum y$ - сума значень результативної ознаки;

$\sum(1/x)y$ - сума творів значень факторної ознаки на значення результативної ознаки;

$\sum(1/x)^2$ - сума квадратів значень факторної ознаки;

n - число членів в кожному з лав.

Результати допоміжних розрахунків для отримання коефіцієнтів цієї системи приведемо в таблиці 3.

Таблиця 3

Допоміжні розрахунки коефіцієнтів а і b по методу найменших квадратів

х, кг	у, грн/кг	1/х	(1/х) ²	1/х*у
340	24	0,00294	0,00000865	0,07059
370	23,5	0,0027	0,00000730	0,06351
375	23,2	0,00267	0,00000711	0,06187
380	22	0,00263	0,00000693	0,05789
393	21,6	0,00254	0,00000647	0,05496
615	17,5	0,00163	0,00000264	0,02846
740	15,1	0,00135	0,00000183	0,02041
960	14,2	0,00104	0,00000109	0,01479
1720	13,1	0,00058	0,00000034	0,00762
2200	10,5	0,00045	0,00000021	0,00477
$\Sigma=8093$	$\Sigma=184,7$	$\Sigma=0,01853$	$\Sigma=0,00004253$	$\Sigma=0,38469$

Система рівнянь (2) матиме вигляд:

$$\begin{cases} a \cdot \sum(1/x) + b \cdot n = \sum y; \\ a \cdot \sum(1/x^2) + b \cdot \sum(1/x) = \sum(1/x) \cdot y \end{cases}$$

$$\begin{cases} a \cdot 0.01853 + 10 \cdot b = 184.7 \\ a \cdot 0.00004253 + b \cdot 0.01853 = 0.38469 \end{cases}$$

Тоді:

$$b = \frac{184.7 - 0.01853 \cdot a}{10} = 18.47 - 0.001853 \cdot a$$

Розрахуємо a .

$$a \cdot 0.00004253 + 0.01853(18.47 - 0.001853 \cdot a) = 0.38469$$

$$0.00004253 \cdot a + 0.342249 - 0.00003434 \cdot a = 0.38469$$

$$0.00000819 \cdot a = 0.042441$$

$$a = 5182$$

Зробимо розрахунок b .

$$b = 18.47 - 0.001853 \cdot 5182 = 8.87.$$

В рівняння (1) підставляємо значення коефіцієнтів a і b :

$$y = \frac{5182}{x} + 8.87.$$

Перевіряємо декілька вибірових значень y :

При $x=393$ кг (редуктор 1Ц2У-250)

$$y = \frac{5182}{393} + 8.87 = 22.06 \text{ грн/кг}$$

Фактично $y=21,6$ грн/кг, помилка рівна $2,56\%(21,06/21,6 \cdot 100\% - 100\%)$.

З питомої ціни знімаємо норматив прибутку $1,15$ та отримуємо питому собівартість $18,3$ грн ($21,06/1,15$) і повну собівартість 7192 грн. ($18,3 \text{ грн./кг} \cdot 393 \text{ кг}$).

Після вибору функції як форми кореляційної залежності між змінними x і y має бути розв'язана друга проблема кореляційного аналізу, яка полягає у визначенні тісноти цього зв'язку, в оцінці відстані відносно лінії регресії однієї змінної для різних значень іншої. Для цього визначається коефіцієнт кореляції

$$r = \frac{\overline{xy} - \bar{x} \cdot \bar{y}}{\delta_x \cdot \delta_y} \quad (3)$$

де r - коефіцієнт кореляції;

$\overline{xy}$ - середня величина з попарних творів ознак x , що вивчаються, і y (12360,4);

δ_x - середнє квадратичне відхилення x (618,537);

δ_y - середнє квадратичне відхилення y (4,726) ;

$\bar{x}$ - середня величина ознаки x (809,3);

$\bar{y}$ - середня величина ознаки y (18,47);

$$r = \frac{12360,43 - 809,3 \cdot 18,47}{618,537 \cdot 4,726} = \frac{-2587,341}{2923,206} = -0,8851.$$

Знак мінус при коефіцієнті r свідчить про наявність зворотної залежності між показниками x і y . Абсолютне значення коефіцієнта близьке до 1, отже зв'язок між показниками дуже тісний, а саме: 88,51% значення ціни (y) обумовлено впливом ваги (x), решта 11,49% значення ціни перебуває під впливом інших економічних або технічних показників, чинників.

Розглянемо собівартість редуктора 1Ц2У-250 обчислену по декількох методах, представлену в таблиці 4.

Таблиця 4

Порівняння собівартості редуктора 1Ц2У-250, розрахованою різними методами

Вид розрахунку собівартості	Величина собівартості, грн
Нормативна собівартість	7112
Метод зворотної калькуляції	7455
Метод питомих нормативів	7150
Застосування формул кореляційного аналізу	7192
Метод "директ-костинг"	7112

Собівартість, розрахована з застосування формул кореляційного аналізу (7192 грн) дуже близька за своїм значенням до усіх інших методів, погрішність відхилення собівартості в цьому випадку незначна. Тривалість циклу визначення ціни скорочується до 1...2 днів, в порівнянні з іншими методами ціноутворення, з тривалістю від 7 до 17 днів. Якщо не брати до уваги поточну зміну попиту і конкурентне оточення, то цей метод "швидкого ціноутворення" є найбільш оптимальним.

Висновки з проведеного дослідження. На зміну традиційним методам розрахунку цін приходять нові, сучасні, продиктовані ринком методи і принципи розрахунку цін, ґрунтовані на застосуванні обчислювальної техніки, положень математичної статистики. Пропонований метод розрахунку цін із застосуванням елементів кореляційного аналізу дуже простий і швидкий для формування попередніх цін, він дуже точно відбиває взаємозв'язок ціноутворюючих чинників на основі собівартості продукції. Використати розглянутий метод можна також при аналізі альтернативних цінових стратегій. При цьому, проводячи порівняння коефіцієнтів кореляції, вибирається і формується цінова стратегія, визначається прогнозний рівень ціни. Необхідно також передбачити напрями коригування ціни при зміні ринкової ситуації в прогнозному періоді і визначити міру цінового ризику. Такий підхід дозволяє підприємству в умовах конкуренції визначати рівень цін на продукцію з орієнтацією на перспективу.

Перелік посилань

1. Петти В., Смит А., Рикардо Д., Кейнс Дж. Классики экономической мысли. Сочинения. Москва: ЭКМО-Пресс, 2000. 382 с.
2. Цены и ценообразование / под ред. В. Е. Есипова. Санкт Петербург: Издательство «Питер», 2015. 464с.
3. Мазур О. Є. Ринкове ціноутворення: навч. посіб. Київ, 2012. 480с.

4. Липсиц И. В. Ценообразование: Москва: Юрайт, 2011. 248 с.
5. Горина Г. А. Ценообразование: Москва: Юнити-Дана, 2012. 127с.
6. Лев М. Ю. Цены и ценообразование: Москва: Юнити-Дана, 2015. 382 с.
7. Лук'яненко І. В., Краснікова Л. Е. Економетрика: Київ: Знання, 2012. 493с.
8. Индекси цін виробників. Статистичний збірник / За ред. І. М. Жук. Київ: Держкомстат України, 2017. 153 с.
9. Эконометрика: Учебник для вузов / Под ред. проф. Н. Ш. Кремера. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. 311 с.
10. Магнус Я. Р., Катышев П. К., Пересецкий А. А. Эконометрика. Начальный курс: учебник. Москва, 1998. 400 с.

References

1. Петти, В., Smith, A., Ricardo, D., Keynes, D. (2000), *Classics of economic idea. Compositions* [Klassiki ekonomicheskoy myisli. Sochineniya], Moscow: ESMO-press, 382 p.
2. *Prices and pricing* (2015), [Tsenyi i tsenoobrazovanie] / under rel. V. E., Esipova, Sankt Petersburg: publishing House «Piter», 464 p.
3. Mazur, O. E. *Market pricing* (2012), [Rinkove tsInoutvorenniya], Kyiv, 480 p.
4. Lipsic, I. V. *Pricing* (2011), [Tsenoobrazovanie], Moscow: Jurajt, 248 p.
5. Gorina, G. A. *Pricing* (2012), [Tsenoobrazovanie], Moscow: Juniti-Dana, 127 p.
6. Lev, M. Ю. *is Prices and pricing* (2015), [Tsenyi i tsenoobrazovanie], Moscow: Juniti-Dana, 382 p.
7. Lukjanenko, I. V., Krasnikova, L. E. *Econometrica* (2012), [Ekonometrika], Kyiv: Knowledge, 493 p.
8. *Price of producers indexes. Statistical collection* (2017), [Indeksi tsIn virobniIv. Statistichniy zbIrnik] / under rel. I.M., Zhuk, Kyiv: Govstat of Ukraine, 153 p.
9. *Econometrica: Textbook for institutions* [Ekonometrika: uchebnik dlya vuzov]/ of higher learning Under rel. N. Sh., Kremer, Moscow: Juniti-Dna, 1999, 311 p.
10. Magnus, J. R., Katishev, P. K., Pereseckij, A. A. *Econometrica. Initial course* (1998), [Ekonometrika. Nachalnyiy kurs], textbook, Moscow. 400 p.

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 331.5; JEL Classification: M 210

Прокопенко М.В. КОНЦЕПЦІЯ ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДИКИ «ШВИДКОГО» ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Мета. Вивчення і розробка шляхів удосконалення методичних підходів до підвищення ефективності ціноутворення на підприємстві за допомогою статистико - математичних методів. **Методика дослідження.** Використання теорії «швидкого» ціноутворення на базі використання статистико - математичних методів (аналіз варіаційних рядів, кореляційно - регресійний

аналіз і інші методи оптимального програмування). Оптимальне програмування є особливим випадком математичного програмування (математичної оптимізації). Цей метод був використаний з метою рішення завдань ціноутворення на підприємстві у рамках підвищення ефективності продажів шляхом оптимального і «швидкого» визначення ціни. **Результати.** Обґрунтовано можливість використання статистико - математичних методів (аналіз варіаційних рядів, кореляційно - регресійний аналіз і інші методи оптимального програмування) з метою рішення практичних завдань ціноутворення на продукцію промислового підприємства. **Наукова новизна.** Наукова новизна отриманих результатів полягає в рішенні ряду теоретичних і практичних проблем підвищення ефективності господарювання підприємства шляхом оптимізації процесу ціноутворення, а саме: а) вдосконалено: - основні принципи підвищення ефективності процесу ціноутворення на продукцію промислового підприємства; б) уперше запропоноване: - методика використання «швидких» цін за допомогою статистико - математичних методів для штучного і дрібносерійного виробництва. в) отримало подальший розвиток: - застосування завдань оптимального програмування для вирішення практичних завдань. **Практична значущість.** Запропоновані для впровадження результати дослідження можуть бути використані в усіх виробничих сферах і галузях національної економіки. Ефект від впровадження це скорочення часу на визначення попередньої ціни на виробничі товари і послуг до 1...2 днів (підвищення ефективності).

Ключові слова: ціна; ціноутворення; ефективність ціноутворення; штучне і дрібносерійне виробництво; статистико - математичні методи.

УДК 331.5; JEL Classification: M 210

Прокопенко М.В. КОНЦЕПЦИЯ ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДИКИ «БЫСТРОГО» ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ.

Цель. Изучение и разработка путей усовершенствования методических подходов к повышению эффективности ценообразования на предприятии с помощью статистико - математических методов. **Методика исследования.** Использование теории «быстрого» ценообразования на базе использования статистико - математических методов (анализ вариационных рядов, корреляционно - регрессионный анализ и другие методы оптимального программирования). Оптимальное программирование является особым случаем математического программирования (математической оптимизации). Данный метод был использован с целью решения задач ценообразования на предприятии в рамках повышения эффективности продаж путем оптимального и «быстрого» определения цены. **Результаты.** Обоснована возможность использования статистико - математических методов (анализ вариационных рядов, корреляционно - регрессионный анализ и другие методы оптимального программирования) с целью решения практических задач ценообразования на продукцию промышленного предприятия. **Научная новизна.** Научная новизна полученных результатов заключается в решении ряда теоретических и практических проблем повышения эффективности хозяйствования предприятия

путем оптимизации процесса ценообразования, а именно: а) усовершенствованно: - основные принципы повышения эффективности процесса ценообразования на продукцию промышленного предприятия; б) впервые предложено: - методика использования «быстрых» цен с помощью статистико - математических методов для одиночного и мелкосерийного производства. в) получило дальнейшее развитие - применение заданий оптимального программирования для решения практических заданий. **Практическая значимость.** Предложенные для внедрения результаты исследования могут быть использованы во всех производственных сферах и отраслях национальной экономики. Эффект от внедрения это сокращение времени на определение предварительной цены на производственные товары и услуг до 1... 2 дней (повышение эффективности).

Ключевые слова: цена; ценообразование; эффективность ценообразования; одиночное и мелкосерийное производство; статистико – математические методы.

UDC 331.5; JEL Classification: M 210

Prokopenko N. CONCEPTION OF APPLICATION OF METHODOLOGY OF THE «RAPID» PRICING ON AN ENTERPRISE.

Purpose. Study and development of ways of improvement of the methodical going near the increase of efficiency of pricing on an enterprise by means of statistical - mathematical methods. **Methodology of research.** Use of theory of the «rapid» pricing on the base of the use of statistical - mathematical methods (analysis of variation rows, cross-correlation is a regressive analysis and other methods of the optimal programming). The optimal programming is the special case of the mathematical programming (to mathematical optimization). This method was used with the purpose of decision of tasks of pricing on an enterprise within the framework of increase of efficiency of sales by optimal and «rapid» determination of price. **Findings.** Possibility of the use of statistic is reasonable - mathematical methods (analysis of variation rows, cross-correlation is a regressive analysis and other methods of the optimal programming) with the purpose of decision of practical tasks of pricing on the products of industrial enterprise. **Originality.** The scientific novelty of the got results consists in the decision of row of theoretical and practical problems of increase of efficiency of management of enterprise by optimization of process of pricing, namely: а) improved: - basic principles of increase of efficiency of process of pricing on the products of industrial enterprise; б) first offers: - methodology of the use of «rapid» prices by means of statistical - mathematical methods for a single and small-scale production. в) got further development - application of tasks of the optimal programming for the decision of practical tasks. **Practical value.** Offer for introduction results of research can be drawn on in all productive spheres and industries of national economy. Effect from introduction this reduction of time on determination of preliminary price on productive commodities and services to 1. 2 days (increase of efficiency).

Key words: price; pricing; efficiency of pricing; single and small-scale production; statistical are mathematical methods.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Прокопенко Микола Вікторович, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, старший викладач кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: nvprokopenko@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4839-0154>. Моб. 050-633-76-28.

Прокопенко Николай Викторович, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, старший преподаватель кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина.

Prokopenko Nikolay -, Kharkov National Automobile and Highway University, Senior Teacher at the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

ДІАЛЕКТИКА СОЦІАЛЬНО-ПЕРЕТВОРЮВАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В СФЕРІ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ

Солопун Н.М., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Пономарьова Н.В., канд. техн. наук, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку світової економіки існування підприємства більшості форм господарювання неможливе без належного інвестування. Всі аспекти діяльності підприємства в тому чи іншому ступені залежать від потоків інвестиційних коштів. Цей факт є відомим та незаперечним. Але сьогодні суспільство, зокрема країн з трансформаційними процесами, стикається не тільки з економічною проблематикою, яку намагається вирішувати за допомогою інвестування зокрема, а й з проблемами соціального характеру. Такі проблеми перманентно виникають у країнах з різним рівнем розвитку, але найчастіше це має місце саме в країнах з реформами, що затягнулися у часі їх впровадження. Тому виникає нагальна потреба у вирішенні таких питань не лише силами держави, а й за допомогою бізнес-структур, які мають звернути увагу на соціальну відповідальність власного бізнесу більш прискіпливо, тому що лише у тісній взаємодії влади та підприємництва стає можливим отримання позитивного соціально-економічного результату, інструментом для досягнення якого є соціально-перетворювальні інвестиції тощо. Зазначимо, що у сучасній бізнес-реальності максимально успішним може стати такий «проект», керівництво якого ставить за пріоритет досягнення соціально значущих цілей та декларує соціальну відповідальність як місію підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Соціально-перетворювальні інвестиції, або імпаکت-інвестиції (від англ. «іmpact» – вплив), є достатньо новим напрямом в науці, але вже є певний доробок у цій сфері. Зокрема, Базиліук Б.Г. [1], Тищенко В.В. [2], Марухленко О.В. [3], Веччі В. та Брусоні М. [4] розглядають принципи та практику впровадження процесів імпакт-інвестування у сучасну господарчу діяльність підприємств.

Крім того, питанню соціальної відповідальності бізнесу, яке є невід'ємною частиною імпакт-інвестування, також присвячено низку наукових праць. Зокрема, Дикань В.Л. [5], Охрименко О.О. [6], Панченко Н.Г. [7] у своїх публікаціях розглядають теорію питання соціально-відповідального бізнесу та необхідність подальшої розбудови системи корпоративної відповідальності підприємництва перед суспільством.

Невирішені складові загальної проблеми. Незважаючи на суттєвий науковий доробок у зазначеному питанні, все ж таки існує необхідність у

подальших розробках в даному напрямку через постійні зміни у суспільній та економічній площинах держави, наявність яких вимагає побудови такої політики підприємства, яка б відповідала сучасним вимогам соціально-етичного підприємництва в цілому, та впровадження імпаکت-інвестування зокрема.

Формулювання цілей статі. У запропонованій роботі буде розглянуто актуальне питання впровадження засад імпакт-інвестування або соціально-перетворювальних інвестицій в управлінську діяльність підприємства. Буде розглянуто нагальне питання функціонування підприємства у відповідності до концепції сталого розвитку з метою досягнення відповідності вимогам сучасного ведення соціально-відповідального бізнесу. Крім того, у запропонованій роботі увагу буде приділено показникам ефективності імпакт-інвестування та підкреслено важливу роль формування корпоративної соціальної відповідальності на транспортному підприємстві.

Виклад основного матеріалу дослідження. Традиційно у всіх видах інвестицій є єдина ключова мета оцінки ефективності – прибуток, який можна отримати у різний спосіб. Що ж до соціально-перетворювальних інвестицій (або імпакт-інвестицій), то такі заходи мають іншу мету – позитивний ефект для суспільства, який, однак, можна й виміряти, і отримати від цього певні дивіденди, зокрема й у фінансовому вигляді. Зазначимо, що інвестор не чекає прямого повернення на вкладені гроші. Повернення вимірюється іншими категоріями: як змінюються суспільство і світ під впливом цього проекту. Але практика вказує на те, що фінансовий feedback також існує. І наявність таких видів профіту – соціального й матеріального – ще більш підкреслюють важливість орієнтації підприємства на імпакт-інвестування.

Одна з основних експертних організацій в галузі імпакт-інвестування Global Impact Investing Network (GIIN) визначає вищевказаний термін як «інвестиції в компанії, організації та фонди з метою досягнення як фінансової вигоди, так і змін у сфері захисту довкілля та/або в соціальній сфері» [8]. Тобто, незважаючи на першорядну мету отримання соціального ефекту, все ж таки підкреслено й досягнення фінансової вигоди.

Історично основи соціальної відповідальності бізнесу й соціального інвестування походять мають свої витoki з релігійних теорій та вчень. Автори у [9] зазначають, що всі світові релігійні доктрини протягом історії власного розвитку виробляли певні параметри оцінки бізнесу на предмет його відповідності догмам. Зокрема, релігійні лідери закликали уникати бізнес-практик і компаній, які завдають шкоди суспільству, тобто запроваджували основи соціальної відповідальності підприємницької діяльності.

У середині XX століття з подальшим розвитком пацифістських настроїв у суспільстві набуває активного розвитку прошарок соціально відповідальних інвесторів, які відмовлялися фінансувати виробників алкоголю, тютюну, зброї та інших асоціальних сфер. Але ще довгий час вкладання коштів у суспільно-корисну справу (екологія, організація дозвілля та підтримка здоров'я громадян та інші) вважалося більш філантропією, ніж бізнесом. Але згодом сучасність

поставила нові вимоги до ведення бізнесу, й соціальна відповідальність бізнесу перестала бути другорядною задачею. Бізнес відчув відповідальність перед тим суспільством, завдяки якому він з'явився та отримав розвиток.

Тому питання основ соціального інвестування як форми прояву корпоративної соціальної відповідальності бізнесу набуло особливої актуальності й не втрачає її й сьогодні.

Термін «social impact investment» – «інвестиції соціального впливу», був вперше запропонований благодійним фондом Rockefeller Foundation в 2007 році, коли він виступив з ініціативою залучення капіталу приватних інвесторів до фінансування соціальних підприємств. Як явище impact-інвестування знаходиться на межі перетинання бізнес-методів, фінансових технологій і соціального підприємництва тощо. Це не класичний бізнес, хоча управління ним засновано на принципах традиційного менеджменту і інвестування, але і не благодійність у чистому вигляді, через те, що інвестор, зберігає за собою право власності на них, і розраховує на отримання певного фінансового зиску, або, як мінімум, на окупність проекту.

Соціально-перетворювальні інвестиції відрізняються за своєю спрямованістю й від венчурної філантропії, тобто фінансові вкладення, в яких важливий соціальний результат і соціальний вплив, а не повернення майнових коштів. Соціально-перетворювальні інвестиції – це вкладення в проекти, в яких однаково пріоритетні і фінансовий результат і соціальний вплив. Важливу роль в даному випадку відіграє баланс між вказаними цілями. Висока ефективність у вирішенні соціальної проблеми може компенсувати низьку рентабельність проекту, але вона все ж таки має бути. Зазначимо, що ризики соціально відповідальних підприємців здебільшого набагато вище, ніж у представників традиційного підходу до бізнесу, тому характерні риси венчурних організацій притаманні цьому виду інвестиційної діяльності.

Соціальні підприємці зосереджені на таких видах діяльності, які перш за все містять суспільні вигоди. Тому в Великій Британії, наприклад, створені державні і приватні фонди соціальних інвестицій, що надають, зокрема, кредити соціальним підприємцям на довший термін і під більш низький відсоток, ніж звичайні банки. Й це значно спрощує бажання підприємців здійснити власні соціально-перетворювальні наміри.

Переважає більшість дослідників зазначають, що соціальні інвестиції – одна з найбільш масштабних форм реалізації корпоративної соціальної відповідальності. Подібні інвестиції формують соціальний капітал компаній і сприяють їх сталому розвитку, підвищують інвестиційну цінність самого бізнесу [7]. Корпоративна соціальна відповідальність як результат провадження заходів з імпаکت-інвестування є одним з актуальних ключових факторів успіху підприємства та базисним елементом його подальшого розвитку. Необхідною є вірна побудова корпоративної стратегії, що надасть змогу досягти показників сталого розвитку підприємства. Крім того, сталий розвиток – це не тільки мета функціонування окремого підприємства, це ще й глобальна задача. Сталий розвиток, досягнення загального благополуччя та здоров'я людства – це головні

цілі Комісії Організації об'єднаних націй, яка була створена в рік після саміту Землі ООН в Ріо-де-Жанейро в 1992 році [10]. У 2000 році на саміті ООН «Міленіум» світові лідери прийняли ряд цілей розвитку в наступному тисячолітті, а саме:

- викорінення високої бідності та голоду;
- отримання загальної початкової освіти;
- сприяння гендерній рівності та розширенню прав жінок;
- зниження дитячої смертності;
- поліпшення здоров'я матерів;
- подолання ВІЛ/СНІД, малярії та інших захворювань;
- забезпечення екологічної стійкості;
- розвиток глобального партнерства в цілях розвитку [10].

Зазначені цілі у повній мірі відображають сферу застосування соціально-перетворюючих інвестицій та формують базис для створення засад соціальної корпоративної відповідальності на підприємствах. Крім того, додержання принципів соціальної корпоративної відповідальності надасть змогу підприємству посилити власну конкурентну позицію й на закордонному ринку.

В умовах загострення конкуренції стійкість компанії все тісніше пов'язана з її нематеріальними активами. А саме екологічна чи інші види соціальної результативності компанії може здійснити істотний вплив на її ділову репутацію, просування бренду, зниження ризиків, поліпшення відносин з зацікавленими сторонами тощо. Тому ініціативи в галузі корпоративної соціальної відповідальності та імпакт-інвестування сприяють залученню додаткових інвестицій, оскільки будь-який портфельний інвестор, приймаючи зважене рішення з придбання пакетів акцій тієї чи іншої компанії, оцінює весь спектр ризиків, об'єднуючи в своєму фондовому аналізі економічні, екологічні та соціальні показники тощо [11].

За даними досліджень деяких консалтингових фірм, дохід акціонерів компаній, що впроваджують соціально-перетворюючі інвестиції, майже в 2 рази вище за середні показники по відповідній галузі. Моніторинг залежності ефективності діяльності компаній від впровадження стратегії соціальної відповідальності свідчить, що фірми, які активно реалізують заходи з імпакт-інвестування, отримують економію до 40 % витрат на просування своїх товарів або послуг на ринку. Все це дозволяє зробити висновок, що реалізація стратегії соціальної відповідальності бізнесу сприяє зростанню його економічної рентабельності, а, отже, і конкурентоспроможності.

Зазначимо, що така стратегія будується на принципах теорії змін, яка формулюється шляхом надання відповідей на питання, що стосуються певної інвестиційної мети. Зокрема, теорія навколо проекту з впровадження соціально-перетворюючих інвестицій вибудовується в такому логічному ланцюжку (рис. 1). Побудова логічного ланцюжка, пов'язаної з індикаторами ефективності на кожному етапі, дозволить відстежувати реалізацію проекту. Такі індикатори надають змогу проводити необхідні коригуючі дії протягом функціонування того чи іншого проекту.

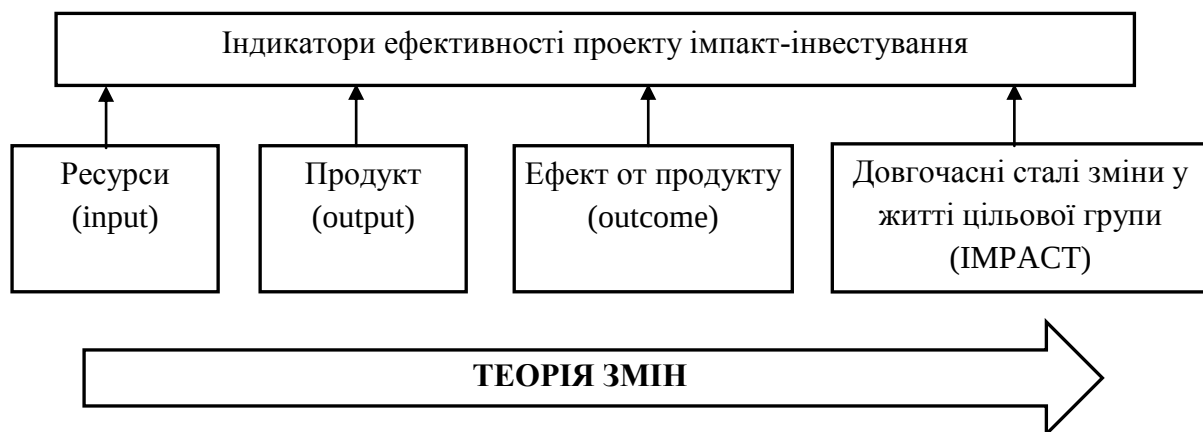


Рис. 1. Взаємозв'язок між діями та результатами впровадження соціально-перетворюючих інвестицій на основі теорії змін

Під розробкою теорії змін для умовного соціально-значущого проекту (проекту імпакт-інвестування) розуміємо визначення мети в глобальному масштабі, тобто того, що саме ви хочете змінити в житті цільової групи (певного прошарку суспільства тощо). У рамках впровадження теорії змін варто визначити проблему та описати, як саме вирішення цієї проблеми змінить життя цільової групи. Потім описати пропонуване рішення і обґрунтування того, чому ваше рішення краще для досягнення заявлених цілей [12].

Теорія змін допоможе сфокусувати ресурси на досягнення встановленої мети, окреслює очікувані результати та формує набір припущень та уявлень про розвиток ситуації у майбутньому. Вертаючи увагу на рис. 1 з вказаними індикаторами ефективності впровадження проекту зазначимо, що теорія змін дозволяє визначати ключові умови та основні проміжні результати на шляху до встановленої цілі – впровадження соціально-перетворювальних інвестиційних проектів.

Соціальні зміни, що відбуваються у результаті впровадження імпакт-інвестицій, є достатньо складним процесом, тому теорія змін, зокрема, стимулює формування гнучкої логіки, яка необхідна для аналізу таких складних процесів соціальних змін. Крім того, теорія змін виступає процесним інструментом, який надає допомогу у організації колективного мислення та дій, спрямованих на досягнення встановлених соціально значущих цілей проектів, що впроваджуються за допомогою імпакт-інвестування.

Залучення імпакт-інвестування в транспортній галузі можливе у форматі «Зелені облігації». Це облігації з фіксованою дохідністю, кошти від розміщення яких спрямовуються на фінансування проектів екологічного спрямування. Наприклад, відновлювальна енергетика, енергоефективність, чистий транспорт. Зелені облігації можуть забезпечити постійний перехід до екологічно стійкої економіки.

Слід зазначити, що теорія змін виступає ефективним підходом до окреслення шляхів досягнення встановлених цілей, але не є універсальним «рецептом успіху» або рецептом для повного виключення невизначеності в таких складних явищах, як соціальні процеси. Тому не слід забувати про

класичні показники ефективності інвестиційних проектів, але зі специфікою, що притаманна імпаکت-інвестуванню. Зокрема мова йде про показник соціального повернення на інвестовані кошти (Social Return on Investment, SROI).

Показник соціального повернення на інвестовані кошти – це підхід, який дозволяє вимірювати цінності в широкому сенсі слова і враховує соціальні, екологічні та економічні витрати і вигоди. Метод SROI допомагає проаналізувати зміни, істотні для ключових стейкхолдерів (окремих осіб чи організацій, які їх здійснюють і для яких вони впроваджуються), а також представити їх у вартісному вираженні [13].

Аналіз SROI – це інструмент оцінки впливу, який може допомогти фондам, підприємствам та некомерційним організаціям краще зрозуміти вплив своїх інвестиційних програм, що мають соціально-перетворювальний характер. SROI дозволяє оцінити всі результати діяльності кількісно і представити їх в грошових одиницях з метою демонстрації цінності, яку створюють програми імпакт-інвестування.

Методика SROI використовується різними організаціями в некомерційному, державному чи приватному секторах економіки незалежно від їх розміру і досвіду роботи. Незалежно від розміру бізнесу компанії можуть використовувати SROI, щоб оцінити ризики і можливості, які їх товари та послуги створюють для різних стейкхолдерів: співробітників, постачальників, клієнтів, навколишнього середовища і місцевих спільнот. Невеликі компанії також можуть за допомогою SROI оцінити ризики, пов'язані з їх впливом на стейкхолдерів, і визначити, як їх бізнес-цілі співвідносяться з пріоритетами суспільства, що дозволить їм розвивати і вдосконалювати свої товари і послуги [13].

Розглядаючи сутність показника соціального повернення на інвестиції, маємо на увазі перш за все цінності, а не гроші, тому що гроші є це лише універсальною одиницею виміру, яка всім зрозуміла, і тому її зручно використовувати, щоб наочно продемонструвати цінності, які створюються у результаті імпакт-інвестування. Показник SROI – це динамічне представлення змін з описом конкретних прикладів, а також якісними, кількісними та фінансовими показниками, яке дозволить приймати аргументовані стратегічні рішення.

Існують два типи оцінки соціального повернення на інвестиції:

- оцінний (evaluative SROI) – коли коефіцієнт SROI розраховується ретроспективно на підставі фактичних результатів, які вже були досягнуті;
- прогнозний (forecast SROI) – коли здійснюється прогноз щодо обсягу соціальних цінностей, які буде отримано, якщо наша діяльність досягне запланованих результатів.

Зазначимо, що прогнозна оцінка SROI особливо корисна на етапі планування діяльності. Завдяки їй можна зрозуміти як максимізувати вплив соціальних інвестицій та визначити які показники потрібно буде відстежувати і вимірювати в ході реалізації проекту або діяльності.

У процесі аналізу SROI виділяють такі етапи:

1. Вибір об'єкта аналізу і визначення ключових стейкхолдерів – на цьому етапі важливо поставити чіткі рамки аналізу SROI і визначити, хто буде брати участь в процесі оцінки і яким чином цю участь буде організовано.

2. Складання карти результатів – спільно зі стейкхолдерами розробляється так звана «карта результатів» або вищевказана теорія змін, яка буде показувати зв'язок між внесками (inputs) в проект або діяльність, його продуктами (outputs) і кінцевими результатами (outcomes та impact).

3. Підтвердження результатів і монетизація – на цьому етапі відбувається збір даних для підтвердження або спростування факту досягнення результатів, а після має місце процес підбору грошових еквівалентів результатів, які не мають загальновизнаної ринкової вартості (монетизація).

4. Оцінка впливу – після того, як були зібрані дані про результати проекту або діяльності і проведена їх монетизація, з аналізу виключаються ті зміни, які відбулися б в будь-якому випадку або які стали можливими в результаті впливу інших чинників.

5. Розрахунок SROI – на цьому етапі всі позитивні результати проекту або діяльності в грошовому вираженні підсумовуються, з них віднімаються всі виявлені в процесі аналізу негативні результати і отриманий результат зіставляється із загальною сумою інвестицій в проект або діяльність. На цьому етапі також проводиться аналіз чутливості побудованої моделі соціального повернення на інвестиції до змін різних її компонентів.

6. Звіт, обговорення і використання результатів – дуже важливий етап аналізу включає представлення отриманих результатів стейкхолдерам і їх обговорення, а також прийняття рішень і конкретні дії на підставі результатів оцінки SROI. Крім того, на цьому етапі може проводитися незалежна верифікація звіту про оцінку SROI, а інструменти збору даних про результати проекту або діяльності можуть використовуватися організацією надалі на постійній основі, щоб аналізувати зміни SROI в часі і під впливом інших факторів [13].

Отже, аналіз соціального повернення на інвестиції вирішує кілька завдань. Його можна використовувати як інструмент стратегічного планування і розвитку, для залучення інвестицій та інформування про вплив вашої організації, а також для прийняття рішень про фінансування проектів або діяльності. Показник SROI допомагає керівникам організацій використовувати час і ресурси якомога більш ефективно.

Висновки з проведеного дослідження. Impact investing – соціальне інвестування, або інвестиції в соціальний ефект, набирає в світі все більшої популярності. За нетривалий час свого існування це явище, що використовує традиційні ринкові механізми для вирішення складних соціальних завдань, вже встигло продемонструвати свою життєздатність і високу ефективність.

Завдяки визначенню показника SROI підприємства зможуть наочно продемонструвати свій вплив на життя людей, дізнатися свої сильні сторони і зрозуміти, яким чином працювати ще ефективніше. Вкладання коштів у

соціально-перетворювальні проекти сьогодні є частиною програми сталого розвитку як окремого підприємства, так і світу в цілому. Під сталим розвитком пропонується мати на увазі такий розвиток суспільства, який узгоджено співіснує з навколишнім середовищем, в результаті чого суспільство і природа мають розглядатися як цілісна система, в якій кожен член суспільства отримує блага, на виробництво яких спрямовані соціально-перетворюючі інвестиції.

Саме такий вид інвестування, як імпакт-інвестиції, вірно інтегрований у механізм управління підприємством, надасть змогу сучасному суб'єкту господарювання посісти гідну позицію на ринку та провадити активну соціально-спрямовану роботу, результатом якої є побудова новітнього суспільства з діючими орієнтирами на соціальну відповідальність.

Перспективою подальших досліджень є розробка методики визначення показників соціального повернення на інвестовані кошти (Social Return on Investment, SROI) інвестиційних проектів у транспортній галузі («Зелені облігації»).

Перелік посилань

1. Базилюк Б. Г. Світовий досвід соціального інвестування та можливості його адаптації в Україні. *Соціально-трудова відносина: теорія і практика* : зб. наук. пр. М-во освіти і науки України. ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана». Ін-т соц.-труд. Відносин. редкол.: А. М. Колот (голова) та ін. Київ : КНЕУ, 2017. № 2. С. 370–376.
2. Тищенко В. В. Впровадження імпакт-інвестування в Україні. *Економіка і суспільство*. 2018. № 16. С. 513-520.
3. Марухленко О. В. Impact investing як інструмент розвитку соціального потенціалу. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 8. С. 116–119: сайт. URL: <http://www.investplan.com.ua/?op=1&z=6641&i=18> (дата звернення: 02.05.2019).
4. Vecchi, V., Balbo, L., Brusoni, V., Caselli, S. (2016) *Principles and Practice of Impact Investing: A Catalytic Revolution*, 1st ed., Routledge, 361 p.
5. Дикань В. Л., Компанієць В. В., Полякова О. М. *Етичні основи бізнесу*: підручник. Харків: УкрДАЗТ, 2012. 316 с.
6. Охріменко О. О., Іванова Т. В. *Соціальна відповідальність*: навч. посіб. Київ : НТУУ «КПІ», 2015. 180 с.
7. Панченко Н. Г. Соціальні інвестиції як провідний інструмент корпоративної соціальної відповідальності. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. № 63, 2018. С. 241-247.
8. Global Impact Investing Network: веб-сайт. URL: <https://thegiin.org/> (дата звернення: 05.05.2019).
9. Finkelman, J., Huntington, K. *Impact Investing: History and Opportunity*, available at: <https://gsgii.org/reports/impact-investing-history-and-opportunity/> (last accessed: 07.05.2019).
10. Сталий розвиток. Концепція. *Світовий центр даних з геоінформатики та сталого розвитку* : веб-сайт. URL: <http://wdc.org.ua/uk/sustainable-development/conception> (дата звернення: 13.05.2019).

11. Кухарчук Д. В. КСО как инструмент повышения конкурентоспособности российского бизнеса. *Российский внешнеэкономический вестник*. 2015. № 7. С. 72-80.

12. Импакт-инвестирование: что такое теория изменений. Теплица социальных технологий : веб-сайт. URL: <https://te-st.ru/2018/08/09/impact-assessment/> (дата звернення: 02.05.2019).

13. Руководство по оценке социального возврата на инвестиции (SROI). *Социальные результаты и показатели*: веб-сайт. URL: https://socialvalue.ru/?page_id=803&fbclid=IwAR0TqTY-q5cWPLxEYION44_qY8lEujXVTr07bg54Jz9DtpM17D7NUI8csbs (дата звернення: 03.05.2019).

References

1. Bazylyuk, B. G. (2017), Svitovyj dosvid socialjnogho investuvannja ta mozhlyvosti jogho adaptaciji v Ukrajinі [World experience of social investment and the possibilities of its adaptation in Ukraine], In: DVNZ “Kiev. national economic named after V. Hetman”, Institute of Social and Labor Relations, *Social-Labor Relations: Theory and Practice*, Kyiv : KNEU, 2017, No. 2, P. 370-376.

2. Tishchenko, V. V., (2018), Vprovadzhennja impact-investuvannja v Ukrajinі [Implementation of impact-investing in Ukraine], *Economics and Society*, No. 16, P. 513-520.

3. Maruhlenko, O. V., (2019), Impact investing as a tool for social potential development [Impact investing jak instrument rozvytku socialjnogho potencialu], *Investments: practice and experience*, [online] No. 8, available at: <http://www.investplan.com.ua/?op=1&z=6641&i=18> (last accessed 02 May 2019).

4. Vecchi, V., Balbo, L., Brusoni, V., Caselli, S. (2016), *Principles and Practice of Impact Investing: A Catalytic Revolution*, 1st ed., Routledge, 361 p.

5. Dikan, V. L., Kompaniets, V. V. and Polyakova, O. M. (2012), *Ethical bases of business [Etychni osnovy biznesu]*, Kharkiv: UkrDazT, 316 p.

6. Ohrimenko, O. O., Ivanova, T. V. (2015), *Sotsialna vidpovidalnist [Social Responsibility]*, Kyiv: NTUU “KPI”, 180 p.

7. Panchenko, N. G. (2018), Sotsialni investytsii yak providnyi instrument korporatyvnoi sotsialnoi vidpovidalnosti [Social investment as a leading tool of corporate social responsibility], *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, No. 63, P. 241-247.

8. “Global Impact Investing Network”, available at: <https://thegiin.org> (last accessed 5 May 2019).

9. Finkelman, J., Huntington, K. n.d. *Impact Investing: History and Opportunity*, available at: <https://gsgii.org/reports/impact-investing-history-and-opportunity> (last accessed 7 May 2019).

10. Sustainable development. Concept [Stalyi rozvytok. Kontseptsiiia. Svitovyi tsentr danykh z heoinformatyky ta staloho rozvytku], *World Data Center for Geoinformatics and Sustainable Development*, available at: <http://wdc.org.ua/uk/sustainable-development/conception> (last accessed 13 May 2019).

11. Kukharchuk, D.V. (2015), Corporate Social Responsibility as a tool for increasing the competitiveness of Russian business [Korporativnaia sotsyalnaia otvettvennost' kak yinstrument povysheniia konkurentosposobnosti rossiiskoho byznesa], *Russian Foreign Economic News*, No. 7, P. 72-80.

12. Impact-investing: what is the theory of change [Impakt-investyrovaniie: chto takoe teoriia izmeneniia], *Greenhouse of social technologies*, available at: <https://te-st.ru/2018/08/09/impact-assessment/> (last accessed 2 May 2019).

13. Guidelines for the assessment of social return on investment (SROI) [Rukovodstvo po otsenke sotsialnogo vozvrata na ynvestytsy], *Social Results and Indicators*, available at: https://socialvalue.ru/?page_id=803&fbclid=IwAR0TqTY-q5cWPLxEYION44_qY8lEujXVTr07bg54Jz9DtpM17D7NUI8csbs (last accessed May 2019).

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 658+330.322.4+330.322.54+330.59; JEL Classification: D64:E220:I3

Солопун Н.М., Пономарьова Н.В. ДІАЛЕКТИКА СОЦІАЛЬНО-ПЕРЕТВОРЮВАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В СФЕРІ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ

Мета: У запропонованій роботі буде розглянуто актуальне питання впровадження засад імпаکت-інвестування або соціально-перетворювальних інвестицій в управлінську діяльність підприємства. Буде розглянуто нагальне питання функціонування підприємства у відповідності до концепції сталого розвитку з метою досягнення відповідності вимогам сучасного ведення соціально-відповідального бізнесу. Крім того, у запропонованій роботі увагу буде приділено показникам ефективності імпаکت-інвестування та підкреслено важливу роль формування корпоративної соціальної відповідальності на підприємстві. **Методика дослідження:** метод діалектичного пізнання – для гнучкого, критичного та послідовного розгляду теорії соціально-перетворюючих інвестицій; метод абстрагування – для відокремлення від несуттєвих ознак питання, що вивчається, в одночасним виділенням тих властивостей, що є важливими для даного дослідження; теоретичного узагальнення та загально логічні прийоми пізнання – для розгляду існуючої інформації щодо вказаного питання. **Результати дослідження:** у роботі представлено розгляд важливого для України питання впровадження соціально-перетворювальних інвестицій, актуальність якого обумовлена подальшими кроками держави щодо інтеграції з Європейським співтовариством. Зокрема, підкреслено лідируючу роль соціально-етичної орієнтації сучасного бізнесу та необхідність впровадження засад корпоративної соціальної відповідальності в процесі залучення інвестиційних коштів. Підкреслено важливу роль показника соціального повернення на інвестовані кошти (Social Return on Investments, SROI), тому що, незважаючи на соціально-значущу спрямованість імпакт-інвестування, все ж таки підприємство зацікавлене у певній прибутковості власної господарської діяльності. У роботі розглянуто елементи теорії змін, яка виступає ефективним підходом до окреслення шляхів досягнення встановлених

цілей та яка допоможе сфокусувати ресурси на досягнення встановленої мети, окреслює очікувані результати та формує набір припущень та уявлень про розвиток ситуації у майбутньому. Крім того, у роботі представлено удосконалене визначення поняття сталого розвитку, який пропонується розглядати у тісній взаємодії та зв'язку з діяльністю по впровадженню в управлінський механізм підприємства соціально-перетворюючих інвестицій. **Наукова новизна:** у запропонованій роботі представлено авторський погляд на теорію імпаکت-інвестування та доцільність його впровадження в управлінський механізм підприємства. Крім того, у статті представлено удосконалене визначення поняття сталого розвитку, який пропонується розглядати у тісній взаємодії та зв'язку з діяльністю по впровадженню у діяльність підприємства соціально-перетворюючих інвестицій. **Практична значущість:** Вкладання коштів у соціально-перетворювальні проекти сьогодні є частиною програми сталого розвитку як окремого підприємства, так і світу в цілому. Саме такий вид інвестування, як імпакт-інвестиції, вірно інтегрований у механізм управління підприємством, надасть змогу сучасному суб'єкту господарювання посісти гідну позицію на ринку та провадити активну соціально-спрямовану роботу, результатом якої є побудова новітнього суспільства з діючими орієнтирами на соціальну відповідальність. У роботі запропоновано впровадження засад імпакт-інвестування в транспортну галузь за допомогою формату «Зелені облігації», які нададуть змогу забезпечити постійний перехід до екологічно стійкої економіки.

Ключові слова: імпакт-інвестування, соціально-перетворювальні інвестиції, сталий розвиток, Social Return on Investments, корпоративна соціальна відповідальність, теорія змін, «Зелені облігації».

УДК 658+330.322.4+330.322.54+330.59; JEL Classification: D64:E220:I3

Солопун Н.М., Пономарева Н.В. ДИАЛЕКТИКА СОЦИАЛЬНО-ПРЕОБРАЗУЮЩИХ ИНВЕСТИЦИЙ В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ

Цель: в предлагаемой работе будет рассмотрен актуальный вопрос внедрения принципов импакт-инвестирования или социально-преобразующих инвестиций в управленческую деятельность предприятия. Будет рассмотрен важный вопрос функционирования предприятия в соответствии с концепцией устойчивого развития с целью достижения соответствия требованиям современного ведения социально-ответственного бизнеса. Кроме того, в предлагаемой работе внимание будет уделено показателям эффективности импакт-инвестирования и подчеркнута важную роль формирования корпоративной социальной ответственности на предприятии. **Методика исследования:** метод диалектического познания – для гибкого, критического и последовательного рассмотрения теории социально-преобразующих инвестиций; метод абстрагирования – для отделения от несущественных признаков изучаемого вопроса с одновременным выделением тех свойств, которые являются важными для данного исследования; метод теоретического обобщения и общелогические приемы познания – для рассмотрения

существующей информации по указанному вопросу. **Результаты исследования:** в работе представлен анализ такого важного для Украины вопроса, как внедрение социально-преобразующих инвестиций, актуальность которого обусловлена дальнейшими шагами государства по интеграции с Европейским сообществом. В частности, подчеркнута лидирующую роль социально-этической ориентации современного бизнеса и необходимость внедрения принципов корпоративной социальной ответственности в процессе привлечения инвестиционных средств. Подчеркнута важная роль показателя социального возврата на инвестированные средства (Social Return on Investments, SROI), так как, несмотря на социально-значимую направленность импакт-инвестирования, предприятие все же заинтересовано в определенной доходности собственной хозяйственной деятельности. В работе рассмотрены элементы теории изменений, которая выступает эффективным подходом к разработке путей достижения поставленных целей и которая поможет сфокусироваться на необходимых для этого ресурсах, а также определяет ожидаемые результаты и формирует набор предположений и представлений о развитии ситуации в будущем. Кроме того, в работе представлено усовершенствованное определение понятия устойчивого развития, которое предлагается рассматривать в тесном взаимодействии и связи с деятельностью по внедрению в управленческий механизм предприятия социально-преобразующих инвестиций. **Научная новизна:** в предложенной работе представлен авторский взгляд на теорию импакт-инвестирования и целесообразность его внедрения в управленческий механизм предприятия. Кроме того, в статье представлено усовершенствованное определение понятия устойчивого развития, которое предлагается рассматривать в тесном взаимодействии и связи с деятельностью по внедрению в управленческий механизм предприятия социально-преобразующих инвестиций. **Практическая значимость:** вложение средств в социально-преобразующие проекты сегодня является частью программы устойчивого развития как отдельного предприятия, так и мира в целом. Именно такой вид инвестирования, как импакт-инвестиции, верно интегрированный в механизм управления предприятием, позволит современному субъекту хозяйствования занять достойную позицию на рынке и проводить активную социально-направленную работу, результатом которой является построение нового общества с действующими ориентирами на социальную ответственность. В работе предложено внедрение принципов импакт-инвестирования в транспортную отрасль с помощью формата «Зеленые облигации», которые предоставят возможность обеспечить постоянный переход к экологически устойчивой экономике.

Ключевые слова: импакт-инвестирование, социально-преобразующие инвестиции, устойчивое развитие, Social Return on Investments, корпоративная социальная ответственность, теория изменений, «зеленые облигации».

UDC 658+330.322.4+330.322.54+330.59; JEL Classification: D64:E220:I3

Solopun N.M., Ponomareva N.V. DIALECTICITY OF SOCIAL-CONVERTING INVESTMENT IN THE FIELD OF MANAGEMENT OF THE TRANSPORT ENTERPRISE

Purpose: The proposed work will consider the actual issue of implementing the principles of impact-investing or social transformation investment into the management of the enterprise. The urgent issue of functioning of the enterprise in accordance with the concept of sustainable development with the aim of meeting the requirements of modern socially responsible business management will be considered. In addition, the proposed work will focus on the effectiveness of impact-investing and emphasize the important role of corporate social responsibility in the enterprise. **Methodology of research:** the method of dialectical cognition - for a flexible, critical and consistent consideration of the theory of social transformative investments; the method of abstraction - to separate from the inessential features of the problem being studied, while simultaneously highlighting the properties that are important for this study; theoretical generalization and general logical methods of cognition – to consider existing information on a given issue. **Findings:** the paper presents an overview of the important issue for the introduction of social transformative investments for Ukraine, the urgency of which is due to the state's further steps towards integration with the European Community. In particular, the leading role of socio-ethical orientation of modern business and the need to implement the principles of corporate social responsibility in the process of attracting investment funds is emphasized. The importance of the Social Return on Investments (SROI) indicator is emphasized, because, despite the socially significant impetus of investment, the company is interested in a certain profitability of its own business. The paper considers the elements of the theory of change, which is an effective approach to defining the ways to achieve the set goals, and which will help focus resources on achieving the goal, outlines the expected results and generates a set of assumptions and ideas about the future development of the situation. In addition, an improved definition of the concept of sustainable development is presented in the paper, which is proposed to be considered in close interaction and communication with the activities on introducing into the management mechanism of the enterprise of socially-transformative investments. **Originality:** in the proposed work the author's view on Impact Investment theory and the expediency of its introduction into the management mechanism of the enterprise is presented. In addition, the article presents an improved definition of the concept of sustainable development, which is proposed to be considered in close interaction and communication with activities for the introduction of social transformative investments into the activity of the enterprise. **Practical value:** Investing in social and transformational projects is now part of the program of sustainable development of both an individual enterprise and the world as a whole. It is this type of investment, such as investment impacts, is well integrated into the management of the enterprise, will enable the modern business entity to take a worthy position in the market and conduct active social work aimed at building a modern society with valid social responsibility guidelines. The paper

proposes the implementation of the principles of impact-investing in the transport industry through the format of «Green Bonds», which will provide a permanent transition to an environmentally sustainable economy.

Key words: impact-investing, social transformative investments, sustainable development, social return on investments, corporate social responsibility, theory of changes, «Green Bonds».

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Солопун Наталія Миколаївна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: solopunnataliya@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-8958-9303>. Моб. 066-049-09-17.

Солопун Наталья Николаевна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина.

Solopun Nataliya – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

Пономарьова Надія Володимирівна – кандидат технічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри транспортних систем і логістики, м. Харків, Україна; e-mail: nadin_tt@ukr.net; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3972-173>. Моб. 067-577-19-81.

Пономарева Надежда Владимировна – кандидат технических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры транспортных систем и логистики, г. Харьков, Украина.

Ponomaryova Nadiya – Candidate of Sciences (Technics), Associate Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Transport Systems and Logistics, Kharkiv, Ukraine.

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Токар І.І., асистент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Стан дорожньо-транспортної інфраструктури є одним з головних факторів розвитку економіки країни. Саме дорожнє господарство виконує розподільчу функцію, забезпечуючи своєчасність розподілення товарних потоків, впливаючи на формування цін на відповідні товари і послуги, надаючи належну якість транспортних послуг, підтримуючи мобільність трудових ресурсів тощо. На жаль, наявний техніко-експлуатаційний стан вітчизняних автомобільних шляхів та показники господарської діяльності дорожніх підприємств свідчать про існуючу кризу в сфері бюджетного фінансування галузі, що зумовлює економічні та екологічні збитки інших суб'єктів господарювання.

Наявність проблем фінансового забезпечення функціонування підприємств дорожнього господарства, підтримання експлуатаційного стану існуючих та побудови нових автомобільних доріг, інноваційного розвитку та вдосконалення дорожньо-будівельного виробництва зумовлюють актуальність дослідження сучасного стану та встановлення тенденції розвитку підприємств дорожнього господарства.

Аналіз остатніх досліджень і публікацій. Питання функціонування підприємств дорожнього господарства займають особливе місце в сучасній економічній науковій літературі України. Зазначимо, що дослідженням стану та встановленням перспектив розвитку дорожнього господарства України в цілому в своїх роботах займалися І.А. Дмитрієв [1], І.Г. Канцур [2], Є.С. Луцкін [3], О.С. Левіщенко [4], О.О. Солодовнік [5] та ін. Особливості фінансового забезпечення функціонування дорожнього господарства розглядали в своїх роботах такі вчені, як А.О. Безуглий [6], О.В. Жулин [7], О.І. Никифоров [8], О.О. Святець [9], Н.В. Серьогіна [10].

Невирішені складові загальної проблеми. Не зважаючи на загальну кількість наукових праць, опублікованих в останні роки, додаткового розгляду та висвітлення потребують результати дослідження щодо функціонування дорожнього господарства в контексті реформування транспортно-дорожнього комплексу України та його інтеграції до інфраструктури Європейського Союзу.

Формулювання цілей статті. Метою статті є комплексний аналіз функціонування дорожнього господарства України та встановлення на цій основі головних тенденцій його розвитку як підґрунтя розробки рекомендацій з підвищення ефективності реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Виклад основного матеріалу дослідження. Структура дорожнього господарства України є досить складною. В цілому, вона містить не тільки автомобільні дороги та інженерні мережі, а й підприємства і організації усіх форм власності, що їх обслуговують. Більшість таких підприємств ще мають державну форму власності, а отже їх діяльність підпорядковується державі.

В свою чергу, головним суб'єктом державного управління в сфері дорожнього господарства, який реалізує під наглядом Кабінету Міністрів України відповідну державну політику, є Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор). При цьому основна діяльність підприємств дорожнього господарства проваджується у складі ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України», яке дотепер практично є монополістом на вітчизняному ринку дорожньо-будівельних робіт.

Зазначена структура є недосконалою та такою, що зумовила низку недоліків в дорожній сфері. Зокрема, така монополія ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» суперечила конкуренції у дорожньому виробництві щодо експлуатаційного обслуговування та ремонту автошляхів, тобто, фактично, Укравтодор поєднував в собі функції замовника, виконавця та контролера якості БМР. Крім того, така структура призводила до дисбалансу пріоритетів регіонального розвитку в наслідок відсутності можливості впливу з боку органів місцевого самоврядування на планування дорожніх робіт на місцевих дорогах.

В результаті реформування дорожнього господарства протягом 2016-2018 рр. було проведено заходи щодо зміни розподілу обов'язків в межах існуючих функції суб'єктів (рис. 1).

Так, починаючи з 1 січня 2018 р., згідно напрямку реформ з децентралізації управління дорожнім господарством, Укравтодор є відповідальним за ремонт і утримання доріг тільки державного значення. Якщо в 2015 р., за даними Укравтодору [11], він обслуговував 172 тис. км українських автошляхів, то в 2018 р., згідно з реформою, ця цифра була значно зменшена (123,1 тис. км доріг місцевого значення перейшли до відповідальності місцевої влади). Це означає, що фінансування експлуатаційного утримання та ремонту автодоріг місцевого значення відбувається за рахунок коштів Дорожнього фонду на розсуд місцевої влади, яка самостійно визначає пріоритетність регіонального об'єкту на місцях.

В цілому, фінансування діяльності дорожнього господарства відбувається згідно з Законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [12], який передбачає створення Дорожнього фонду з наступним розподілом бюджетного фінансування: 60% – фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, а також виконання проектно-вишукувальних та науково-дослідних робіт; 35% – фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної

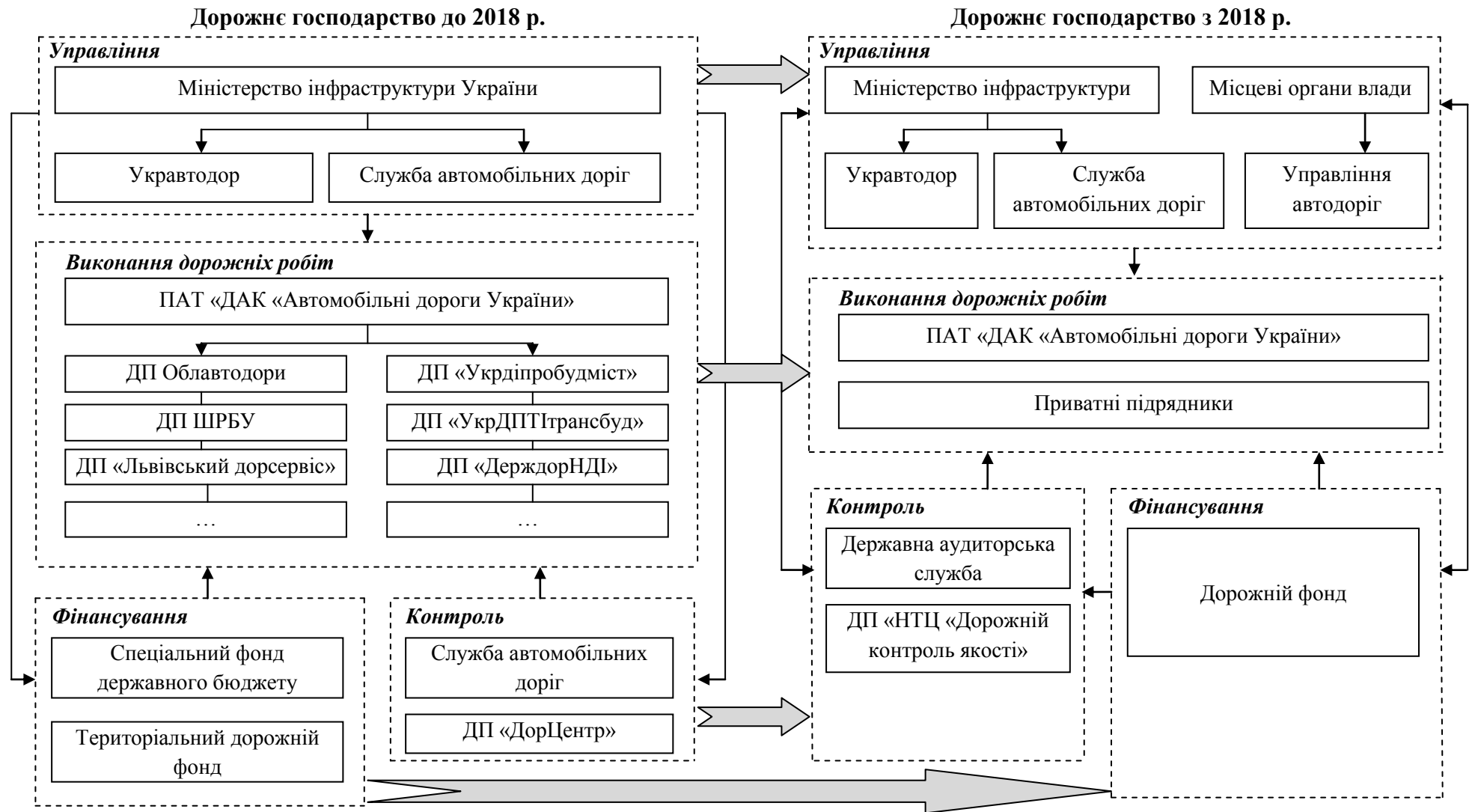


Рис. 1. Структурні зміни та напрями розвитку дорожнього господарства України

Джерело: розробка авторів

власності у населених пунктах; 5% – фінансове забезпечення заходів з забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм [13]. Передбачається щорічне зростання обсягів фінансування діяльності дорожніх підприємств та, відповідно, поповнення Дорожнього фонду.

За офіційною інформацією КМУ, в 2018 р. на ремонті і будівництві доріг було спрямовано близько 46 млрд. грн, з них 11,5 млрд. грн було передано в регіони на ремонт місцевих доріг. В проекті бюджету на 2019 рік Урядом заплановано виділення 55 млрд. грн на фінансування дорожньої галузі, з них 17,6 млрд. грн. – на місцеві дороги. Ще 2,5 млрд. грн піде на безпеку дорожнього руху [14]. Також пріоритетом оновленого дорожнього господарства має стати залучення приватних підрядників до виконання будівельно-монтажних робіт на усіх рівнях дорожнього виробництва, повноцінне фінансування операційної діяльності дорожніх підприємств державної форми власності, які з 2018 р. ще залишаються у складі відповідних Облавтодорів ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України». В подальшому діяльність зазначеної акціонерної компанії підлягатиме реструктуризації та роздержавленню з перерозподілом її підпорядкованості місцевим органам влади й приватному інвестору у складі державного приватного партнерства.

Структурні зміни та напрями розвитку дорожнього господарства України передбачають також реформування системи контролю в дорожньому господарстві. Зараз функцію контролю за якістю виконання дорожніх робіт реалізує ДП «НТЦ «Дорожній контроль якості». Також оновлений Укравтодор залучатиме до контролю якості іноземних та вітчизняних незалежних експертів в сфері дорожнього виробництва, громадські організації. Контроль за цільовим використанням бюджетних коштів підприємствами дорожнього господарства здійснюватиметься Державною аудиторською службою, забезпечуватиметься громадський контроль, реалізовуватиметься принцип прозорості та відкритості даних (зокрема, за допомогою системи тендерних торгів та держзакупівель «ProZorro»), впроваджуватимуться механізми фінансових гарантій на виконанні будівельно-монтажні роботи.

Крім того, напрями розвитку дорожнього господарства України закріплено й у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [15], яка була схвалена в 2018 р. і визначає наступні загальні проблеми у дорожньому господарстві, що потребують розв'язання: забезпечення коротко-, середньо- та довгострокового планування розвитку автомобільних шляхів; визначення ключових показників ефективності управління дорожнім господарством та системи моніторингу їх виконання; введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі; покращення якості та довговічності автомобільних доріг на основі проектно-кошторисної документації та висновків техніко-економічного обґрунтування; збільшення частки автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям;

розбудова мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення проведення перевірки дотримання вимог режимів праці та відпочинку водіїв відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення; впровадження довгострокових контрактів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг на основі їх роботи та кінцевих результатів; збільшення кількості пересувних габаритно-вагових комплексів та забезпечення здійснення дієвого контролю за перевищенням габаритно-вагових параметрів транспортних засобів.

Висновки з проведеного дослідження. Проведений аналіз сучасного стану дорожнього господарства України дозволив зробити наступні висновки. По-перше, забезпечення розвитку дорожнього господарства не можливе без наявності та впровадження ефективного механізму реформування означеної сфери. Такий механізм присутній та реалізується за чітко сформованою «дорожньою картою». Темпи впровадження новацій в держуправлінні впевнено нарощують оберти і хоча не завжди заплановані заходи реалізуються у встановлені терміни, проте Уряд цілеспрямовано рухається вперед в своїх рішеннях щодо проведення реформ для Укравтодору. Кабінет Міністрів України розуміє системність кризи дорожнього господарства і веде активну роботу з його реформування, спрямовану на децентралізацію державного управління, розвиток конкуренції, впровадження незалежної системи контролю якості, забезпечення необхідного фінансування, впровадження інновацій, розвиток державного приватного партнерства при ремонті та будівництві нових автошляхів. По-друге, за останні два роки спостерігається позитивна тенденція щодо збільшення обсягів фінансування дорожніх робіт і це наслідок створення цільового Дорожнього фонду, який має прогресивну структуру доходів і видатків. Крім того, наповнюваність фонду покращилася також за рахунок залучення коштів міжнародних інвестиційних інституцій під гарантії, надані державою. Видатки Дорожнього фонду мають розмежування за принципом децентралізації. По-третє, спостерігається нарощування обсягів робіт з будівництва та ремонту автомобільних доріг з боку дорожніх підприємств для усіх рівнів замовників, що свідчить про поступовий перехід дорожнього господарства до стабільного фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг у середньо- та довгостроковій перспективі. Безумовно, перехід фінансування дорожнього господарства від «залишкового принципу» до середньо- та довгострокового планування ще має свої недоліки, однак, сформовані тенденції яскраво свідчать про перші позитивні результати стратегічного розвитку дорожнього господарства України.

Перелік посилань

1. Дмитрієв І. А., Бурмака М. М. Сучасний стан та перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2013. № 1. С. 64-72.

2. Канцур І. Г. Сучасний стан та особливості будівництва доріг в Україні на умовах концесії. *Ефективна економіка*. № 3. 2017. : сайт. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5488> (дата звернення : 01.05.2019).

3. Луцкін Є. С., Серьогіна Н. В. Основні проблеми та можливості розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури України. *Вісник ОДАБА*. 2016. № 63. С. 223-229. : сайт. URL : <http://mx.ogasa.org.ua/handle/123456789/2108> (дата звернення : 01.05.2019).
4. Левіщенко О. С. Сучасні проблеми та перспективи розвитку дорожньої галузі. *Вісник Національного транспортного університету*. 2011. № 24 (1). С. 348-352. : сайт. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2011_24\(1\)_85](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2011_24(1)_85) (дата звернення : 01.05.2019).
5. Солодовник О. О. Розвиток дорожнього господарства України у посткризовому періоді. *Причорноморські економічні студії*. 2017. Випуск 23. С. 55-59. : сайт. URL : http://bses.in.ua/journals/2017/23_2017/12.pdf (дата звернення : 01.05.2019).
6. Безуглий А. О., Печончик Т. І. Економічний механізм розподілу фінансових ресурсів на потреби дорожнього господарства як складова стратегії ефективного управління автомобільними дорогами загального користування. *Дороги і мости*. 2014. Вип. 14. С. 125-130. : сайт. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/dim_2014_14_19 (дата звернення : 01.05.2019).
7. Жулин О. В. Фінансове забезпечення підприємств дорожнього господарства в умовах фінансової децентралізації : сайт. URL : http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/30_2_econ_2014/057-065.pdf (дата звернення : 01.05.2019).
8. Никифорок О. І., Чмирьова Л. Ю. Зміна моделі фінансування дорожньої інфраструктури в Україні. *Економіка і прогнозування*. 2014. № 4. С. 38-56. : сайт. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/econprog_2014_4_5 (дата звернення : 01.05.2019).
9. Святець О. О. Аналіз фінансового стану Державного агентства автомобільних доріг України та особливості фінансового забезпечення автодорожньої галузі. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»*. 2015. Випуск 11. Частина 4. С. 138-141. : сайт. URL : http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_11/159.pdf (дата звернення : 01.05.2019).
10. Серьогіна Н. В. Джерела фінансування розвитку дорожньої інфраструктури регіонів. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2016. Випуск 3 (03) С. 105-109. : сайт. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/evzdia_2016_3_22 (дата звернення : 01.05.2019).
11. Реформи управління автомобільними дорогами : сайт. URL : <https://mtu.gov.ua/content/reformi-v-dorozhniy-galuzi.html> (дата звернення : 01.05.2019).
12. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» № 1562-XII від 18 вересня 1991 року (чинний в редакції від 01.01.2019 р.) : сайт. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/1562-12> (дата звернення : 01.05.2019).
13. Постанова КМУ «Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду» № 1085 від 20 грудня 2017 р. (чинна в редакції

від 16.03.2019 р.) : сайт. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/1085-2017-п#n9> (дата звернення : 01.05.2019).

14. Уряд України ремонтує дороги Тернопільщини : сайт. URL : <http://oda.te.gov.ua/main/ua/news/detail/169006.htm> (дата звернення : 01.05.2019).

15. Розпорядження КМУ «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» № 430-р від 30 травня 2018 р. (чинне в редакції від 30.05.2018 р.) : сайт. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення : 01.05.2019).

References

1. Dmitriev, I. A., Burmaka, M. M. (2013), “Current situation and prospects of development of the network of highways of general use” [“Suchasnyy stan ta perspektyvy rozvytku merezhi avtomobil'nykh dorih zahal'noho korystuvannya”], *Problems and prospects of entrepreneurship development*, No. 1, P. 64-72.

2. Kantsur, I. G. (2017), “Modern condition and features of road construction in Ukraine under concession conditions” [“Suchasnyy stan ta osoblyvosti budivnytstva dorih v Ukrayini na umovakh kontsesiyi”], *Effective economy*, No. 3, available at : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5488> (last accessed 01.05.2019).

3. Lutskin, E. S., Seryogina, N. V. (2016), “The main problems and possibilities of development of Ukraine's road and transport infrastructure” [“Osnovni problemy ta mozhlyvosti rozvytku dorozhn'o-transportnoyi infrastruktury Ukrayiny”], *Bulletin of the ODAB*, No. 63. P. 223-229, available at : <http://mx.ogasa.org.ua/handle/123456789/2108> (last accessed 01.05.2019).

4. Levishchenko, O. S. (2011), “Modern problems and prospects for the development of the road economy” [“Suchasni problemy ta perspektyvy rozvytku dorozhn'oyi haluzi”], *Bulletin of the National Transport University*, No. 24 (1), P. 348-352, available at : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2011_24\(1\)__85](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2011_24(1)__85) (last accessed 01.05.2019).

5. Solodovnik, O. O. (2017), “Development of road economy of Ukraine in the post-crisis period” [“Rozvytok dorozhn'oho hospodarstva Ukrayiny u postkryzovomu periodi”], *Black Sea Economic Studies*, Issue 23. P. 55-59, available at : http://bses.in.ua/journals/2017/23_2017/12.pdf (last accessed 01.05.2019).

6. Bezugly, A.O., Pechonchik, T.I. (2014), “Economic mechanism of distribution of financial resources for the needs of road economy as a component of the strategy of efficient management of public roads” [“Ekonomichnyy mekhanizm rozpodilu finansovykh resursiv na potreby dorozhn'oho hospodarstva yak skladova stratehiyi efektyvnoho upravlinnya avtomobil'nymy dorohamy zahal'noho korystuvannya”], *Roads and bridges*, Issue 14, P. 125-130, available at : http://nbuv.gov.ua/UJRN/dim_2014_14_19 (last accessed 01.05.2019).

7. Zhulin, O. V. (2014), “Financial support of enterprises of road economy in conditions of financial decentralization” [“Finansove zabezpechennya pidpryyemstv dorozhn'oho hospodarstva v umovakh finansovoyi detsentralizatsiyi”], available at : http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/30_2_econ_2014/057-065.pdf (last accessed 01.05.2019).

8. Nikiforuk, O. I., Chmyreva, L. Yu. "Changing the model of financing of road infrastructure in Ukraine" ["Zmina modeli finansuvannya dorozhn'oyi infrastruktury v Ukrayini"], *Economics and Forecasting*, No. 4, P. 38-56, available at : http://nbuv.gov.ua/UJRN/econprog_2014_4_5 (last accessed 01.05.2019).
9. Svyatets, O. O. (2015), "Analysis of financial condition of the State agency of motor roads of Ukraine and peculiarities of financial provision of road economy" ["Analiz finansovoho stanu derzhavnoho ahentstva avtomobil'nykh dorih Ukrayiny ta osoblyvosti finansovoho zabezpechennya avtodorozhn'oyi haluzi"], *Scientific Herald of Kherson State University. Series "Economic Sciences"*, Issue 11, Part 4, P. 138-141, available at : http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_11/159.pdf (last accessed 01.05.2019).
10. Seryogina, N. V. (2016), "Sources of financing of development of road infrastructure of regions" ["Dzherela finansuvannya rozvytku dorozhn'oyi infrastruktury rehioniv"], *Economic Bulletin of the Zaporizhzhya State Engineering Academy*, Issue 3 (03), P. 105-109, available at : http://nbuv.gov.ua/UJRN/evzdia_2016_3_22 (last accessed 01.05.2019).
11. "Road management reforms" ["Reformy upravlinnya avtomobil'nymy dorohamy"], available at : <https://mtu.gov.ua/content/reformi-v-dorozhniy-galuzi.html> (last accessed 01.05.2019).
12. Law of Ukraine "On sources of financing of road economy of Ukraine", No. 1562-XII dated September 18, 1991 (effective as of 01.01.2019), available at : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/1562-12> (last accessed 01.05.2019).
13. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Procedure for the Funding of the State Road Fund", No. 1085 dated December 20, 2017 (effective as of March 16, 2019), available at : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/1085-2017-p#n9> (last accessed 01.05.2019).
14. "Government of Ukraine repairs roads of Ternopil region" ["Uryad Ukrayiny remontuye dorohy Ternopil'shchyny"], available at : <http://oda.te.gov.ua/main/en/news/detail/169006.htm> (last accessed 01.05.2019).
15. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the Period until 2030", No. 430-p dated May 30, 2018 (in force as of May 30, 2018), available at : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (last accessed 01.05.2019).

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 338.47; JEL Classification: L 98

Токар І.І. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Мета. Метою статті є комплексний аналіз функціонування дорожнього господарства України та встановлення на цій основі головних тенденцій його розвитку як підґрунтя розробки рекомендацій з підвищення ефективності реалізації «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». **Методика дослідження.** В роботі використано наступні методи:

діалектичний метод (при виявленні причинно-наслідкових зв'язків між розвитком економічних процесів та дорожнім господарством); аналітичний метод (для систематизації інформації при ідентифікації структурних змін в дорожньому господарстві); спостереження та узагальнення (для розробки рекомендацій щодо напрямів розвитку дорожнього господарства); графічний метод (для графічної інтерпретації переліку структурних змін та напрямів розвитку дорожнього господарства України). **Результати.** Дослідження присвячено комплексному аналізу функціонування дорожнього господарства України в контексті реформування транспортно-дорожнього комплексу України та його інтеграції до інфраструктури ЄС. Наголошено на складності структури управління вітчизняним дорожнім господарством в наслідок поточного стану реформування дорожньої галузі. Окремо розглянуто напрями фінансування діяльності дорожнього господарства, є посилання на виконавців дорожніх робіт в оновленій структурі Укравтодору, наведено суб'єктів, що здійснюють контроль за виконанням дорожніх робіт. Побудовано схему структурних змін та напрямів розвитку дорожнього господарства з подальшою її змістовною прив'язкою до «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». **Наукова новизна.** Отримав подальший розвиток теоретико-методичний підхід до управління дорожнім господарством в контексті реформування транспортно-дорожнього комплексу України шляхом графічної інтерпретації структурних змін та напрямів розвитку дорожнього господарства за функцією управління, виконання дорожніх робіт, фінансування і контролю, інтерпретованих в оновленому форматі діяльності Укравтодору. **Практична значущість.** Результати дослідження можуть слугувати методичними рекомендаціями органам державного управління при розробці регіональних програм з будівництва та експлуатації автодоріг, розвитку транспортної мережі регіону.

Ключові слова: дорожнє господарство, Укравтодор, державне управління, реформування, фінансування, автомобільні дороги, розвиток.

УДК 338.47; JEL Classification: L 98

Токарь И.И. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА УКРАИНЫ

Цель. Целью статьи является комплексный анализ функционирования дорожного хозяйства Украины и выявление на этой основе главных тенденции его развития как базиса для разработки рекомендаций по повышению эффективности реализации «Национальной транспортной стратегии Украины на период до 2030 года». **Методика исследования.** В работе использованы следующие методы: диалектический метод (при выявлении причинно-следственных связей между развитием экономических процессов и дорожным хозяйством); аналитический метод (для систематизации информации при идентификации структурных изменений в дорожном хозяйстве); наблюдения и обобщения (для разработки рекомендаций по направлениям развития дорожного хозяйства); графический метод (для графической интерпретации

перечня структурных изменений и направлений развития дорожного хозяйства Украины). **Результаты.** Исследование посвящено комплексному анализу функционирования дорожного хозяйства Украины в контексте реформирования транспортно-дорожного комплекса Украины и его интеграции в инфраструктуру ЕС. Отмечено сложности структуры управления отечественным дорожным хозяйством в результате текущего состояния реформирования дорожной отрасли. Отдельно рассмотрены направления финансирования деятельности дорожного хозяйства, есть ссылка на исполнителей дорожных работ в обновленной структуре Укравтодора, указаны субъекты, осуществляющие контроль за выполнением дорожных работ. Построена схема структурных изменений и направлений развития дорожного хозяйства с последующей ее содержательной привязкой к «Национальной транспортной стратегии Украины на период до 2030 года». **Научная новизна.** Получил дальнейшее развитие теоретико-методический подход к управлению дорожным хозяйством в контексте реформирования транспортно-дорожного комплекса Украины путем графической интерпретации структурных изменений и направлений развития дорожного хозяйства, разграниченных по функции управления, выполнения дорожных работ, финансирования и контроля, интерпретируемых в обновленном формате деятельности Укравтодора. **Практическая значимость.** Результаты исследования могут служить методическими рекомендациями органам государственного управления при разработке региональных программ по строительству и эксплуатации автодорог, развития транспортной сети региона.

Ключевые слова: дорожное хозяйство, Укравтодор, государственное управление, реформирование, финансирование, автомобильные дороги, развитие.

УДК 338.47; JEL Classification: L 98

Tokar I. MODERN STATE AND TENDENCIES OF DEVELOPMENT OF ROAD ECONOMY OF UKRAINE

Purpose. The purpose of the article is a comprehensive analysis of the functioning of the road economy of Ukraine and the establishment main tendencies of its development as a basis for developing recommendations to improve the effectiveness implementation of the "National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030". **Methodology of research.** The following methods were used in the research. The dialectical method was used for identifying causal link between the development of economic processes and road economy. The analytical method was applied for systematization of information in identifying structural changes in the road economy. The observation and generalization were relevance for development of recommendations on areas for development of a road economy. The graphic method was used for graphical interpretation of the list of structural changes and directions of development of the road economy of Ukraine. **Findings.** The research is devoted to a comprehensive analysis of the functioning of the Ukrainian road economy in the context of reforming the transport and road complex of Ukraine and

its integration into the EU infrastructure. The complexity of the management structure of the domestic road economy as a result of the current state of the road sector reform is noted. The financing of the activities of the road economy considered separately. There were links to types of road production of the renovated structure of Ukravtodor. The subjects that control the implementation of road production were listed. The scheme of structural changes and directions of development of road economy with its further substantial link to the "National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030" has been constructed. **Originality.** The theoretical and methodological approach to the road economy management in the context of reforming the transport and road complex of Ukraine has been further developed by graphically interpreting structural changes and directions of the road economy development for the function of management, road production, financing and control, those interpreted in the updated format of Ukravtodor. **Practical value.** The results of the research can be used as guidelines for the public administration in the development of regional programs for the construction and operation maintenance of highways, development of transport network of the region.

Key words: road economy, Ukravtodor, public administration, reform, financing, roads, development.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Токар Інна Іванівна – асистент кафедри економіки і підприємництва, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, м. Харків, Україна; e-mail: tokar_innaiv@ukr.net; Моб. 050-274-97-99.

Токарь Инна Ивановна – ассистент кафедры экономики и предпринимательства, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, г. Харьков, Украина.

Tokar Inna – Associate at the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv National Automobile and Highway University, Kharkiv, Ukraine.

АЛГОРИТМ СТВОРЕННЯ САЙТУ ЯК ІНСТРУМЕНТУ УПРАВЛІННЯ ІНТЕРНЕТ-КОМУНІКАЦІЯМИ СТЕЙКХОЛДЕРІВ У СФЕРІ АЛЬТЕРНАТИВНОЇ ЕНЕРГЕТИКИ

Третяк В. П., доктор економічних наук, професор кафедри управління та адміністрування

Василечко Н. Я., аспірантка спеціальності «Менеджмент»

Навчально – науковий інститут «Каразінська школа бізнесу»

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку управління комунікаціями пов'язаний із застосуванням інформаційних технологій і глобального інформаційного середовища, що сприяє розвитку системи інтернет-комунікацій.

На теперішній час, кожна велика компанія, торгова фірма чи виробниче підприємство у сфері альтернативної енергетики мають власний сайт. Це пов'язано з постійним збільшенням числа користувачів інтернету. Інструменти управління комунікаціями допомагають просувати сайт підприємства на провідні позиції в пошукових системах та адаптують його для отримання оптимальної інтернет-віддачі. Рекламні компанії не завжди приносять очікуваний обсяг прибутку, тому інструменти управління комунікаціями стейкхолдерів, такі як реклама в інтернеті та просування в соціальних мережах, стають більш актуальним рішенням для збільшення прибутковості. Саме з цієї причини, комплекс інструментів управління інтернет-комунікаціями отримали потужний розвиток, користуються попитом на ринку послуг та є актуальною темою для вивчення. Однак, система розробки сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями та особливості його роботи у сфері альтернативної енергетики, не знайшли достатнього відображення у роботах науковців.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливу увагу розвитку інструментів управління комунікаціями приділяють такі вчені як: Дж. Фрітц [1] та К. Халворсон [2]. Вивчення особливостей розвитку управління комунікаціями стейкхолдерів через застосування інтернет-технологій знайшло також відображення в працях Т. Буя [3], С. Ілляшенко [4], Т. Лук'янець [5], В. Самсонова [6], В. Щербаня [7], В. Юринець [8] та інших. Їх роботи дозволяють обґрунтовано використовувати інтернет-комунікації у діяльності підприємств, однак особливості адаптації управління інтернет-комунікацій стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики в сучасних ринкових умовах потребують додаткового вивчення.

Невирішеними складовими загальної проблеми залишаються система розробки сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями та особливості його роботи у сфері альтернативної енергетики.

Формулювання цілей статті. Метою статті є створення покрокового алгоритму розробки сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями у

сфері альтернативної енергетики. Для цього слід виділити особливості управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів та проаналізувати властивості сайту у сфері альтернативної енергетики. Для досягнення цілей дослідження також необхідно проаналізувати існуючі методи, сервіси оптимізації сайту та розробити систему SEO-оптимізації як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стрімкі темпи розвитку сфери альтернативної енергетики в Україні, що зумовлені необхідністю відповідати світовим тенденціям щодо заміщення класичних видів енергії на альтернативні джерела, створюють умови для застосування сучасних методів управління комунікаціями стейкхолдерів – осіб або груп людей, які мають інтерес у проекті, можуть привнести у нього свій здобуток у формі знань чи підтримки, або можуть вплинути чи мати вплив на проект [10] значно зростає. Роль стейкхолдерів полягає в побудові сучасної системи взаємодії із суб'єктами ринкових відносин, у якій вони не тільки обирають з безлічі товарів чи послуг, а й прагнуть так розгорнути політику суб'єктів ринку, щоб вона максимально відповідала їх інтересам.

Згідно Закону України «Про альтернативні джерела енергії», до сфери альтернативної енергетики відноситься діяльність, що пов'язана з використанням альтернативних джерел енергії для виробництва, постачання, транспортування, зберігання, передачі та споживання енергії, виробленої з альтернативних джерел [9].

У свою чергу, до стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики належать [9]:

- генеруючі компанії (виробники електричної енергії з використанням сонця, вітру та біомаси);
- енергетичні компанії (оптові продавці електроенергії, роздрібні продавці енергосервісних послуг, компанії з передачі електроенергії, розподільні сітьові компанії);
- кінцеві споживачі (промислові, комерційні, населення);
- регулюючі органи (органи державного регулювання, оператори оптового електроенергетичного ринку);
- держава і суспільство в цілому.

У сучасному світі неможливо не використовувати інтернет, адже це сховище інформації, канал передачі повідомлень та спосіб комунікації між людьми, який підкріплюється швидкістю отримання інформації, загальнодоступністю та виступає ефективним методом досягнення цілей багатьох компаній. Спираючись на праці Дж. Фрітц [1], К. Халворсон [2], слід виділити чотири головні тенденції, які необхідно враховувати підприємствам для прийняття рішення щодо включення в інтернет-комунікації:

- зниження значимості географічної сегментації стейкхолдерів через перехід первинних контактів в онлайн-систему (через сайт, професійні блоги);
- зміна методів закупівель: 80% західних покупців починають процес закупівлі з моніторингу інформації в інтернеті [3, с. 2];

– підвищення ролі сервісу, як елементу конкурентної боротьби, який оцінюється через якість комунікацій.

Також, слід виділити особливості управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики:

– на ринку альтернативної енергетики в рекламі використовується більше конкретної та об'єктивної інформації про продукт чи послугу щодо генерації енергії із альтернативних джерел енергії;

– система постачання генеруючого обладнання альтернативної енергетики є більш персоніфікованою і міжособистісною, тобто: характер, кількість і вартість різних контактів залежать від рівня персоніфікації комунікацій та рівня позиціонування компанії у професійному середовищі;

– головне завдання інтернет-комунікацій у сфері альтернативної енергетики полягає в тому, щоб показати, яким чином продукт або послуга допоможе стейкхолдерам підвищити рівень доходів і знизити витрати.

Управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики характеризується необхідністю побудови тривалих взаємин, вузькими ринковими сегментами, раціональною поведінкою споживача, тривалим циклом продажу, складним процесом купівлі, в якому бере участь широке коло осіб. Таким чином, найбільш значущою формою управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів є створення сайту для компанії, яка працює у сфері альтернативної енергетики. Метою створення сайту, як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики, є отримання максимального ефекту від потенційної аудиторії інтернет-ресурсу, оскільки сайт – це сукупність програмних, інформаційних, а також медійних засобів, логічно пов'язаних між собою. Компаніям, які ведуть свою діяльність у сфері альтернативної енергетики, для того, щоб отримати максимально бажаний ефект від системи управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів, слід застосовувати модель управління, яка представлена на рисунку 1.

Для ефективного управління інтернет-комунікаціями компанії, яка працює у сфері альтернативної енергетики, слід розпочати з визначення цілей комунікаційної стратегії в мережі Інтернет. Прикладами цілей можуть бути: розширення географії ведення бізнесу, збільшення продажів, формування лояльності тощо. Для кожної цілі слід встановлювати ключові показники ефективності (KPI), щоб мати змогу корегувати стратегію інтернет-комунікацій, порівнюючи заплановані показники із досягнутими.

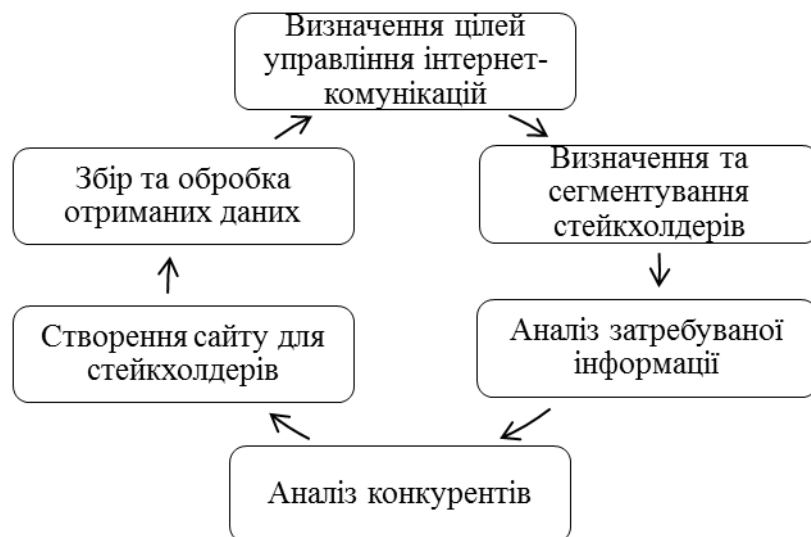


Рис. 1. Модель управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів

Джерело: розроблено авторами на основі [11; 12; 13, с. 214]

Наступним етапом є визначення цільової аудиторії та сегментування стейкхолдерів за такими показниками як: джерело відновлюваної енергетики (вітрогенерація, біомаса, геліогенерація, генерація з надр землі), модель інвестування (приватні, державні, змішані, іноземні, спільні інвестиції), джерело походження обладнання тощо. Далі слід проаналізувати затребувану серед стейкхолдерів інформацію, це може бути: тенденції ринку, державна політика у сфері альтернативної енергетики, обладнання, ціни та терміни окупності, експертні прогнози тощо. Подальшими кроками є аналіз конкурентів та створення власного сайту для стейкхолдерів із урахування зібраної інформації. Заключним етапом моделі управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів є збір та обробка отриманих даних для подальшого корегування комунікаційної стратегії в мережі Інтернет та підвищення показників KPI.

Сайт, як інструмент управління інтернет-комунікаціями, дозволяє залучати нових клієнтів, спрощувати взаємодію з уже існуючими, виявляти потреби клієнтів, вимірювати ефективність реклами, економити витрати [8, с. 69]. Таким чином, основними перевагами сайту, як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики, є:

- територіальне розширення географії впровадження проєктів;
- заощадження витрат на інформаційний взаємозв'язок через широку популяризацію галузі альтернативної енергетики;
- тісна співпраця зі стейкхолдерами при формуванні спільної політики подальшого стимулювання та впровадження бізнесу в сфері альтернативної енергетики на взаємовигідних умовах: логістику, інвестиції чи технології.

Для ефективної роботи сайту у сфері альтернативної енергетики його слід конструювати, виходячи із цілей бізнесу до тактичних інструментів управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів. На рисунку 2 запропоновано покроковий алгоритм розробки сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями у сфері альтернативної енергетики.

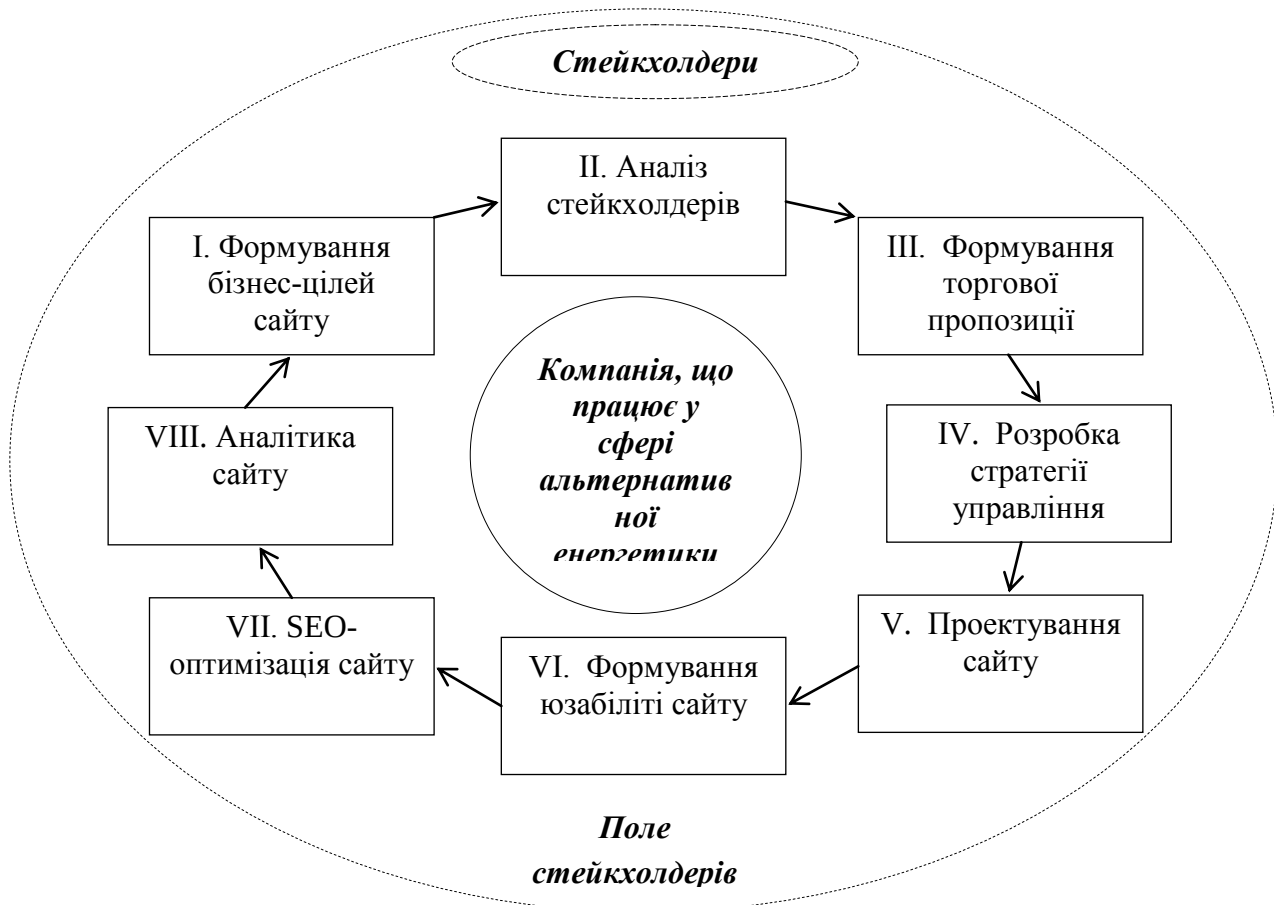


Рис. 2. Покроковий алгоритм розробки сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями у сфері альтернативної енергетики

Джерело: розроблено авторами

Алгоритм розробки сайту включає наступні етапи:

I. Формування бізнес-цілей присутності компанії в інтернеті. Основними цілями для компанії, яка працює у сфері альтернативної енергетики є:

- зниження витрат на інсталяцію одиниці генеруючих потужностей альтернативної енергетики;
- регіональне розширення розробки проектів із енергогенерації;
- розвиток дилерської мережі розповсюдження обладнання генерації енергії із альтернативних джерел;
- зміцнення компонентів бренду у галузі зеленої енергетики;
- підвищення рівня продажів.

II. На етапі аналізу стейкхолдерів необхідно їх сегментувати і визначити чому кожен із сегментів може зацікавитися торговою пропозицією. Виходячи з потреб кожного сегмента будуть будуватися торгова пропозиція та система управління комунікаціями. Для розробки торгової пропозиції та формування груп стейкхолдерів необхідно отримати відповіді на такі питання: хто ваші стейкхолдери; які проблеми вирішує продукт для кожного сегмента

стейкхолдерів; які заперечення існують при покупці продукту чи послуги; чому Ваш продукт краще, ніж продукт конкурентів та як може будуватися комунікація з кожним клієнтом на сайті тощо.

III. Формування торгової пропозиції в системі алгоритму розробки сайту служить раціональною стратегією комунікацій зі стейкхолдерами.

На нашу думку сучасна торгова пропозиція для компаній, які працюють у сфері альтернативної енергетики може будуватися наступним чином:

- акцент на унікальних характеристиках продукту (унікальне обладнання для вітрогенерації, геліогенерація або генерація з надр землі);
- нове рішення або інновація на ринку (сонячні батареї із високим ступенем автоматизації всіх виробничих процесів);
- цінність додаткового сервісу (обслуговування вітро- або сонячної електростанції, безкоштовні юридичні послуги, вертикально інтегроване виробництво, яке має у спектрі послуг побудова станцій генерації із альтернативних джерел енергії);
- проблема – рішення (генерація енергії із альтернативних джерел дозволяє вирішити проблему високих тарифів на електроенергію).

IV. Розробка стратегії управління сайтом як інструментом інтернет-комунікацій включає формулювання та реалізацію основних цілей та ініціатив, що вживаються вищим керівництвом організації від імені власників, на основі врахування ресурсів і оцінки внутрішнього і зовнішнього середовища, в якому працює організація і передбачає:

- аналіз поточної системи управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів компанії, щоб зафіксувати поточні показники ефективності. Аналізуються рекламні інтернет-канали, такі як: SEO-оптимізація, контекстно-медійна та таргетована реклама, просування в соціальних мережах;
- аналіз сформованого попиту на продукт чи послугу за розділами вітрогенерація, сонячна енергетика, використання біомаси та енергії з надр землі в мережі Інтернет;
- аналіз конкурентів у сфері альтернативної енергетики, який потребує збір наступної інформації: яким чином вони себе позиціонують, які інструменти управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів використовують, який набір елементів взаємодії зі стейкхолдерами використовують на сайті.

V. Проектування сайту. Проект сайту компанії, яка працює у сфері альтернативної енергетики, вирішує ряд завдань. Розглянемо їх у таблиці 1.

Завдання проектування сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів

№ з/п	Завдання	Характеристика
1.	Формування структури сайту	На цьому етапі відбувається підбір пошукових запитів та проектування структури сайту, оптимальної для пошукових систем.
2.	Розробка технічного завдання	Опис технічних можливостей сайту і вимог до макетів сторінок сайту.
3.	Розробка прототипів дизайну	Об'єднання отриманих раніше даних про потреби сегментів стейкхолдерів і механізмів взаємодії з кожним із сегментів.
4.	Проектування дизайну сайту	На цьому етапі дизайнер оформлює сторінки сайту згідно фірмового стилю компанії та відбувається інтеграція з системою управління сайту і його наповнення.

Джерело: розроблено авторами на основі [1, 11-12]

Наступним кроком є інтеграція сайту із системою управління взаємовідносинами зі стейкхолдерами компанії. Спеціальні сервіси, розміщені на сайті, допомагають утримати відвідувача, зібрати його контакти і заявки, зробити йому індивідуальну пропозицію. Серед інструментів управління комунікаціями на сайті слід виділити такі:

- онлайн-консультант;
- форма підписки на новини;
- форма «Залишити заявку» або «Зворотній дзвінок».

VI. Формування usability ([юзабіліті], укр. - зрозумілість) – це міра якості користувацького досвіду, набутого при взаємодії з продуктом або системою, наприклад, сайтом [6, с. 94]. Зручне юзабіліті сайту компанії у сфері альтернативної енергетики відповідає за зручність у використанні сайту стейкхолдерами. При розробці юзабіліті необхідно враховувати певні правила, розглянемо їх у таблиці 2.

Таким чином, розглянемо систему формування юзабіліті сайту компанії у сфері альтернативної енергетики на рисунку 3.

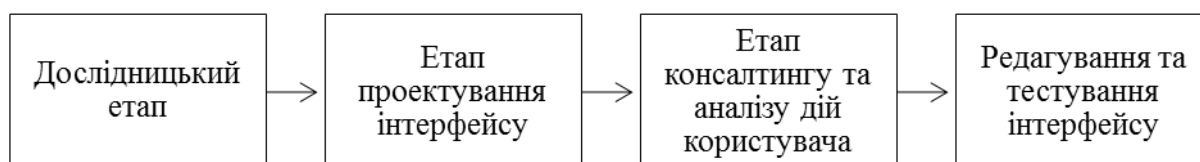


Рис. 3. Система формування юзабіліті сайту компанії у сфері альтернативної енергетики

Джерело: розроблено авторами на основі [7, с. 148; 13, с. 242-245]

Правила розробки юзабіліті сайту у сфері альтернативної енергетики

№ з/п	Правило розробки юзабіліті сайту	Особливості застосування правил розробки юзабіліті сайту у сфері альтернативної енергетики
1.	«Правило семи» [3, с. 4]	Не слід розміщувати в навігації більше 7 пунктів (наприклад, не більше 7 етапів будівництва сонячної електростанції).
2.	«Правило двох секунд» [5, с. 203]	Чим менше користувач чекає відгуку програми, сайту, тим більша ймовірність того, що він не відмовиться від використання цього продукту. 2 секунди – це оптимальний часовий інтервал відгуку сайту (наприклад, використання миттєвих калькуляторів рентабельності встановлення теплового насосу).
3.	«Правило трьох кліків» [5, с. 204]	У стейкхолдерів повинна бути можливість потрапити з головної сторінки на будь-яку іншу сторінку сайту, зробивши не більше 3-х кліків. Це сприяє і більш успішній індексації сайту пошуковими системами (наприклад: «етап будівництва електростанції» – «вибір обладнання» – «розрахунок бюджету будівництва»)
4.	«Правило Фіттса»	Опублікована Паулем Фіттсем в 1954 році модель рухів людини визначає час, необхідний для швидкого переміщення в цільову зону як функцію від відстані до цілі і розміру цілі [13, с. 241]. Якщо об'єкт інтерфейсу, наприклад, посилання, і без того досить великий, немає сенсу робити його ще більшим (наприклад, в інтерфейсі вказані лише основні типи обладнання із подальшим розмежуванням).

Джерело: розроблено авторами на основі [3, с. 4; 5, с. 203-204; 13, с. 241]

VII. SEO-оптимізація сайту. Для підняття позицій сайту в результатах видачі пошукових систем за певними запитами необхідно застосовувати комплекс заходів з пошукової оптимізації сайту (SEO).

Методи оптимізації сайту, як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів, можна розділити на два типи:

- робота з зовнішніми факторами. До зовнішніх факторів ранжирування відносять роботу з посиланнями сайту. У сфері альтернативної енергетики це завдання можуть вирішити посилання на профільні державні сайти з інформацією про підтримку програм з енергоефективності;

- робота з внутрішніми факторами. До внутрішніх факторів ранжирування відносяться всі дії, які власник сайту може провести самостійно або із залученням спеціаліста, наприклад: статті експертів ринку з інформацією про провідне енергетичне обладнання, яке можна придбати на сайті.

Проаналізуємо більш детально кожен етап формування юзабіліті сайту компанії у сфері альтернативної енергетики у таблиці 3.

Етапи формування юзабіліті сайту компанії у сфері альтернативної енергетики

№ з/п	Назва етапу	Характеристика робіт
1.	Дослідницький етап	На цьому етапі проводиться персоналізоване дослідження сайтів: – вивчення пропозиції на сайтах конкурентів; – розгляд пошукових запитів по тематиці сайту за розділами: вітрогенерація, сонячна енергетика, використання біомаси та енергії з надр землі; – аналіз кейсів, що впливають на продаж товару або послуги, наприклад: успішні проекти, які поєднують альтернативну енергетику та енергоефективність; – вивчення додаткових переваг конкурентів для грамотної подачі сторінок сайту, наприклад: залучення пільгового фінансування об'єктів зеленої енергетики, постачання сонячних батарей без сплати ПДВ; – проводиться аналіз клієнтів на сайтах, форумах, в додатках. По завершенню цього етапу слід отримати розуміння того, як необхідно побудувати структуру прототипів сайту.
2.	Етап проектування інтерфейсу	На цьому етапі проектується інтерфейс сайту: – розробляються різні сценарії поведінки стейкхолдерів на сайті в залежності від державної підтримки проектів зеленої енергетики (кожен тип генерації підтримується специфічними державними економічними інструментаріями); – створюються динамічні прототипи всіх сторінок; – описується логіка дій і взаємодія всіх сторінок; – формуються рекомендації для дизайнерів, верстальників і програмістів зі взаємодії з сайтом (у сфері альтернативної енергетики надається перевага зеленому кольору).
3.	Етап консалтингу та аналізу дій стейкхолдерів	На цьому етапі вказується необхідність використання стилю та подачі змісту на сторінці. При співпраці з верстальником і програмістом контролюється дотримання макета, сумісність елементів з різними браузерами, наприклад, дотримання «Еко-стилю» (формування у стейкхолдерів уявлення дружності до довкілля).
4.	Редагування та тестування інтерфейсу	Цей етап слід проводити систематично, дотримуючись тенденцій у юзабіліті сайтів, або якщо сайт не відповідає очікуванням користувача (публікація на сайті фахових матеріалів за тематикою альтернативної енергетики, прогнозів експертів та тенденцій ринку).

Джерело: розроблено авторами

Система SEO-оптимізації сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики складається з декількох етапів. Розглянемо їх на рисунку 4.



Рис. 4. Система SEO-оптимізації сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів

Джерело: розроблено авторами

На теперішній час існує безліч сервісів, завдяки яким можна просувати сайти за допомогою SEO [11-12]:

- WebEffector – система автоматичного просування; серед платних послуг – особистий SEO-консультант і оптимізатор;
- Mainlink – біржа посилань, в якій підбір посилань відбувається автоматично;
- MegaIndex – інструмент, спрямований на комплексне автоматизоване просування сайтів.

VIII. Аналітика сайту. Важливим кроком є налагодження систем веб-аналітики на сайті. Це дозволить відстежувати ефективність кожного каналу залучення стейкхолдерів і коригувати інтернет-комунікації.

Необхідно аналізувати виконання таких цільових дій на сайті компанії, яка працює у сфері альтернативної енергетики. Аналітика таких цільових дій повинна включати:

- замовлення зворотнього дзвінка для розрахунку рентабельності мережевої електростанції або консультації з розробником проекту;

- замовлення з сайту обладнання для будівництва електростанції з використанням альтернативних джерел енергії;
- заповнення форми зворотнього зв'язку щодо проекту електростанції;
- спілкування з онлайн-консультантом щодо розрахунку бюджету із придбання та розмитнення сонячних батарей;
- підписка на інформаційні канали із фаховими коментарями експертів у галузі альтернативної енергетики;
- відвідування сторінки з контактною інформацією;
- скачування буклету компанії із інформацією про обладнання або прайс-листа із вартості складових будівництва об'єкту альтернативної енергетики;
- перегляд відео щодо успішних практик будівництва об'єктів альтернативної енергетики;
- кількість переглянутих сторінок;
- час, проведений на сайті.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, сайт як інструмент управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики дозволяє збільшити ефективність комерційної діяльності, стабілізувати партнерську взаємодію між стейкхолдерами, оптимізувати та мінімізувати витрати.

Для ефективного використання сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями у сфері альтернативної енергетики розроблено покроковий алгоритм його створення, який спирається на сучасні тенденції інтернет-комунікацій та особливості сфери альтернативної енергетики, визначено особливості управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів та проаналізовано властивості сайту. Доведено, що сайт підприємства є актуальним рішенням для збільшення прибутковості у сфері альтернативної енергетики та розроблено модель управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів, сформовано завдання проектування сайту та правила розробки його юзабіліті.

Для досягнення цілей дослідження проаналізовано існуючі методи, сервіси SEO-оптимізації та розроблено систему SEO-оптимізації сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики.

Перелік посилань

1. Fritz J. Cause-Related Marketing: What You Need to Know. URL: <http://nonprofit.about.com/od/fundraising/a/causemarketing.htm> (дата звернення 29.12.2018).
2. Halvorson K. The Discipline of Content Strategy. URL: <https://alistapart.com/article/thedisciplineofcontentstrategy> (дата звернення 27.12.2018).

3. Буй Т., Гаврилів І. Розвиток електронної комерції як інструмент підвищення конкурентоспроможності українських компаній. *Наукові записки. Економічні науки*. 2015. №172. С. 1–7.
4. Ілляшенко С. Сучасні тенденції застосування Internet-технологій у маркетинг. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2011. №4(2). С. 64-74.
5. Лук'янець Т. І. Маркетингова політика комунікацій : навч. посіб. Київ : КНЕУ, 2000. 380 с.
6. Самсонов В. В., Єрохін А. Л. Методи та засоби інтернет-технологій : навч. посіб. Харків : Компанія СМІТ, 2008 . 263 с.
7. Щербань В. М. Маркетинговий менеджмент : навч. посіб. Київ : Центр навчальної літератури, 2006. 222 с.
8. Юринець В. Є., Юринець Р. В. Комп'ютерні мережі. Інтернет : навч. посіб. Львів : Видавництво Львівського університету ім. І. Франка, 2006 . 524 с.
9. Про альтернативні джерела енергії : Закон України від 13.04.2017 р. № 2019-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/555-15> (дата звернення 26.02.2019)
10. Whitty J. Stakeholder defined. URL: https://www.researchgate.net/publication/318505331_stakeholder_defined (дата звернення 26.02.2019)
11. Key collector – an easy way to process your keywords. The professional tool for keyword research. URL: <http://www.key-collector.com/> (дата звернення 14.01.2019).
12. WordStream. Online Advertising made easy. The 3 types of search queries & how you should target them. URL: <https://www.wordstream.com/blog/ws/2012/12/10/three-types-of-search-queries> (дата звернення 14.01.2019).
13. Бредіхін В. М., Карасюк В. В., Карпукін О. В., Міщеряков Ю. В. Основи Інтернет-технологій : навч. посіб. Харків : Компанія СМІТ, 2009 . 383 с.

References

1. Fritz, J., "Cause-Related Marketing: What You Need to Know", available at : <http://nonprofit.about.com/od/fundraising/a/causemarketing.htm> (last accessed 29.12.2018).
2. Halvorson, K., "The Discipline of Content Strategy", available at : <https://alistapart.com/article/thedisciplineofcontentstrategy> (last accessed 27.12.2018).
3. Bui, T., Gavrilov, I. (2015), "Development of e-commerce as a tool for increasing the competitiveness of Ukrainian companies" ["Rozvytok elektronnoi komertsii yak instrument pidvyshchennia konkurentospromozhnosti ukraïnskykh kompanii."], *Proceedings. Economic Sciences*, No. 172, P. 1–7.
4. Illyashenko, S. (2011), "Modern trends in the use of Internet technologies in marketing" ["Suchasni tendentsii zastosuvannia Internet-tekhnologii u marketynh"], *Marketing and Innovation Management*, No. 4(2), P. 64-74.
5. Lukyanets, T. I. (2000), *Marketing Communication Policy* [Marketynhova polityka komunikatsii], KNEU, Kiev, 380 p.

6. Samsonov. V. V., Erokhin, A.L. (2008), *Methods and tools of Internet technologies* [Metody ta zasoby internet-tekhnologii], SMIT, Kharkiv, 263 p.
7. Shcherban, V.M. (2006), *Marketing Management* [Marketynhovyi menedzhment], Kiev, Center for Educational Literature, Kyiv, 222 p.
8. Yurinets, V. Ye., Yurinets, R. V. (2006), *Computer Networks. Internet* [Kompiuterni merezhi. Internet], Publishing House of Lviv University. I. Franko, Lviv, 524 p.
9. "On Alternative Energy Sources: Law of Ukraine dated April 13, 2017, No 2019-VIII " ["Pro alternatyvni dzherela enerhii : Zakon Ukrainy vid 13.04.2017 r. No 2019-VIII"]. available at : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/555-15> (last accessed 26.02.2019).
10. Whitty, J. "Stakeholder defined", available at : https://www.researchgate.net/publication/318505331_stakeholder_defined (last accessed 26.02.2019).
11. "Key collector – an easy way to process your keywords. The professional tool for keyword research", available at : <http://www.key-collector.com/> (last accessed 14.01.2019).
12. "WordStream. Online Advertising made easy. The 3 types of search queries & how you should target them", available at : <https://www.wordstream.com/blog/ws/2012/12/10/three-types-of-search-queries> (last accessed 14.01.2019).
13. Bredikhin, V. M., Karasyuk, V. V., Karpukhin, O. V., Mescheryakov, Yu. V. (2009), *Fundamentals of Internet Technologies* [Osnovy Internet-tekhnologii], SMIT Company, Kharkiv, 383 p.

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 659.4.011; JEL Classification: L 89

Третяк В. П., Василечко Н. Я. АЛГОРИТМ СТВОРЕННЯ САЙТУ ЯК ІНСТРУМЕНТУ УПРАВЛІННЯ ІНТЕРНЕТ-КОМУНІКАЦІЯМИ СТЕЙКХОЛДЕРІВ У СФЕРІ АЛЬТЕРНАТИВНОЇ ЕНЕРГЕТИКИ

Мета. Метою статті є створення покрокового алгоритму розробки сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями у сфері альтернативної енергетики. Для цього слід виділити особливості управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів та проаналізувати властивості сайту у сфері альтернативної енергетики, розглянути завдання проектування сайту. Для досягнення цілей дослідження також необхідно проаналізувати існуючі методи, сервіси оптимізації сайту та розробити систему SEO-оптимізації як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики. **Методика дослідження.** Основними методами дослідження є аналіз можливостей використання сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів, удосконалення існуючих моделей та алгоритмів

розробки сайту. Також було проаналізовано існуючі методи, сервіси оптимізації сайту та розроблено систему SEO-оптимізації сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики. **Результати дослідження.** Для ефективного використання сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями у сфері альтернативної енергетики авторами розроблено покроковий алгоритм його створення, який базується на сучасних тенденціях ринку альтернативної енергетики. З цією метою було виділено особливості управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів, розроблено модель управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів, розглянуто завдання проектування сайту та правила розробки його юзабіліті. Для досягнення цілей дослідження проаналізовано існуючі методи, сервіси SEO-оптимізації та розроблено систему SEO-оптимізації сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики. **Наукова новизна.** У статті представлено покроковий алгоритм розробки сайту як інструменту управління інтернет-комунікаціями стейкхолдерів для компаній, які працюють у сфері альтернативної енергетики. Розроблений алгоритм, на відміну від існуючих, включає особливості роботи у сфері альтернативної енергетики. **Практична значущість.** Результати дослідження можуть бути використані у побудові ефективної системи інтернет-комунікацій стейкхолдерів компаніями, які працюють у сфері альтернативної енергетики. За результатами впровадження покрокового алгоритму створення сайту для стейкхолдерів у сфері альтернативної енергетики слід очікувати на ефективну роботу системи інтернет-комунікацій.

Ключові слова: SEO-оптимізація; альтернативна енергетика; інтернет-комунікації; сайт; стейкхолдери; управління, юзабіліті.

УДК 659.4.011; JEL Classification: L 89

Третьяк В. П., Василечко Н. Я. АЛГОРИТМ СОЗДАНИЯ САЙТА КАК ИНСТРУМЕНТА УПРАВЛЕНИЯ ИНТЕРНЕТ-КОММУНИКАЦИЯМИ СТЕЙКХОЛДЕРОВ В СФЕРЕ АЛЬТЕРНАТИВНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ

Цель. Целью статьи является создание пошагового алгоритма разработки сайта как инструмента управления интернет-коммуникациями в сфере альтернативной энергетики. Для этого следует выделить особенности управления интернет-коммуникациями стейкхолдеров, проанализировать свойства сайта в сфере альтернативной энергетики, рассмотреть задачи проектирования сайта. Для достижения целей исследования также необходимо проанализировать существующие методы, сервисы оптимизации сайта и разработать систему SEO-оптимизации как инструмента управления интернет-коммуникациями стейкхолдеров в сфере альтернативной энергетики. **Методика исследования.** Основными методами исследования является анализ возможностей использования сайта как инструмента управления интернет-коммуникациями стейкхолдеров, усовершенствование существующих моделей

и алгоритмов разработки сайта. Также были проанализированы существующие методы, сервисы оптимизации сайта и разработана система SEO-оптимизации сайта как инструмента управления интернет-коммуникациями стейкхолдеров в сфере альтернативной энергетики. **Результаты исследования.** Для эффективного использования сайта как инструмента управления интернет-коммуникациями в сфере альтернативной энергетики авторами разработан пошаговый алгоритм его создания, который основывается на современных тенденциях рынка альтернативной энергетики. С этой целью было выделено особенности управления интернет-коммуникациями стейкхолдеров, разработана модель управления интернет-коммуникациями стейкхолдеров, рассмотрены задачи проектирования сайта и правила разработки его юзабилити. Для достижения целей исследования проанализированы существующие методы, сервисы SEO-оптимизации и разработана система SEO-оптимизации сайта как инструмента управления интернет-коммуникациями стейкхолдеров в сфере альтернативной энергетики. **Научная новизна.** В статье представлен пошаговый алгоритм разработки сайта как инструмента управления интернет-коммуникациями стейкхолдеров для компаний, работающих в сфере альтернативной энергетики. Разработанный алгоритм, в отличие от существующих, включает особенности работы в сфере альтернативной энергетики. **Практическая значимость.** Результаты исследования могут быть использованы в построении эффективной системы интернет-коммуникаций стейкхолдеров компаниями, которые работают в сфере альтернативной энергетики. По результатам внедрения пошагового алгоритма создания сайта для стейкхолдеров в сфере альтернативной энергетики следует ожидать эффективную работу системы интернет-коммуникаций.

Ключевые слова: SEO-оптимизация; альтернативная энергетика; интернет-коммуникации; сайт; стейкхолдеры; управление, юзабилити.

UDC 659.4.011; JEL Classification: L 89

Tretyak V.P., Vasilechko N.Ya. ALGORITHM FOR CREATING A SITE AS A TOOL FOR MANAGING INTERNET COMMUNICATIONS OF STAKEHOLDERS IN THE FIELD OF ALTERNATIVE ENERGY

Purpose. The purpose of the article is to create a step-by-step algorithm for site development as an Internet communications management tool in the field of alternative energy. To this end, it is necessary to highlight the features of management of Internet communications of stakeholders and analyze the properties of the site in the field of alternative energy, to consider the task of designing the site. In order to achieve the research objectives, it is also necessary to analyze existing methods, site optimization services and develop SEO-optimization as a tool for management of Internet communications of stakeholders in the field of alternative energy. **Methodology of research.** The main methods of research are analysis of the possibilities of using the site as a tool for management of Internet communications of stakeholders, improvement of existing models and algorithms for site development. The existing methods, site optimization services and the system of SEO-optimization

of the site as a tool for management of Internet communications of stakeholders in the field of alternative energy were developed. **Findings.** For the effective use of the site as a tool for managing Internet communications in the field of alternative energy, the authors developed a step-by-step algorithm for its creation, which is based on current trends in the alternative energy market. To this end, specific features of the management of Internet communications of stakeholders were highlighted, a model for managing Internet communications of stakeholders was developed, and the task of designing the site and the rules for developing its usability was considered. For achievement of research purposes the existing methods, services of SEO-optimization are analyzed and the system of SEO-optimization of a site as the tool of management of Internet communications of stakeholders in the field of alternative energy is developed. **Originality.** The article presents a step-by-step algorithm for developing the site as a tool for managing Internet communications of stakeholders for companies working in the field of alternative energy. The developed algorithm, in contrast to existing, includes features of work in the field of alternative energy. **Practical value.** The results of the study can be used to build an effective system of Internet communications of stakeholders by companies working in the field of alternative energy. As a result of the introduction of a step-by-step algorithm for creating a site for stakeholders in the field of alternative energy, one should expect the effective operation of the Internet communications system.

Keywords: alternative energy; internet-communication; management; SEO-optimization; site; stakeholders; usability.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Третяк Вікторія Павлівна – доктор економічних наук, доцент, Навчально-науковий інститут «Каразінська школа бізнесу», завідувач кафедри управління та адміністрування, м. Харків, Україна. e-mail: v.tretiak@karazin.ua. Моб. 067-57-72-733

Третьяк Виктория Павловна – доктор экономических наук, доцент, Учебно-научный институт «Каразинская школа бизнеса», заведующая кафедры управления и администрирования, г. Харьков, Украина.

Tretiak Victoriia Pavlivna – Doctor of Economics, Associate Professor, Education and research institute «Karazin business school», Head of the department of management and administration, Kharkiv, Ukraine.

Василечко Наталія Ярославівна – аспірантка, Навчально-науковий інститут «Каразінська школа бізнесу», м. Харків, Україна; e-mail: vasylechko.nataliia@gmail.com. Моб. 063-76-29-408.

Василечко Наталия Ярославовна – аспирант, Учебно-научный институт «Каразинская школа бизнеса», г. Харьков, Украина.

Vasylechko Nataliia Yaroslavivna – PhD student, Education and research institute «Karazin business school», Kharkiv, Ukraine.

АЛГОРИТМ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЕЛЕМЕНТІВ МОДЕЛІ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

Шевченко І.Ю., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Невід’ємною та стратегічно важливою частиною промисловості є автомобілебудування, яке як підгалузь машинобудування традиційно робить суттєвий внесок у формування валового внутрішнього продукту, залучення інвестицій і створення робочих місць.

Разом з тим, у сучасних українських реаліях автомобілебудівна підгалузь знаходиться у вкрай скрутному становищі: як свідчать дані Державної служби статистики України за останній рік індекс промислової продукції в виробництві автотранспортних засобів становив 57,5%, тоді як, наприклад, індекс промислової продукції у машинобудуванні за той же період склав 95,7% [1].

Вітчизняні автовиробники систематично потерпають від складних комплексних проблем виробничого, кадрового, управлінського, інноваційно-інвестиційного, фінансового, стратегічного та ринкового характеру, що отримує відображення, в першу чергу, в їх неспроможності до ефективної конкуренції із зарубіжними автомобілебудівниками на національному ринку. Як наслідок, автомобільна промисловість України втратила таких потужних автовиробників як ПАТ «Кременчуцький автоскладальний завод» і ПрАТ «Львівський автобусний завод». Наразі практично припинили виробничу діяльність ПрАТ «АвтоКрАЗ», корпорація «Богдан» (лише з виробництва легкових і вантажних автомобілів; випуск автобусів продовжується) і ПрАТ «Бориспільський автозавод» [2].

У таких умовах цілком зрозумілою є неспроможність автомобілебудівних підприємств України до самостійного вирішення зазначених проблем у процесі інерційного функціонування та необхідність державної підтримки вітчизняної автомобільної промисловості.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На необхідність активізації державної підтримки в сфері автомобілебудування неодноразово зазначалося у наукових працях вітчизняних дослідників.

Так, К. Гапотченко наголошує на необхідності провадження державного протекціонізму автомобільної промисловості України, але в той же час запобігання створенню «парникових умов» для автомобілебудівників. При цьому дослідниця зазначає, що дуже важливим для забезпечення успіху галузевого протекціонізму є вибір проміжку часу для запровадження заходів державного захисту: «...загальноприйнятим в системі СОТ є стандарт у 5–7 років: цього терміну цілком достатньо для галузі, щоб створити конкурентну перевагу, а потім бути конкурентоспроможною в умовах лібералізації зовнішньої торгівлі» [3].

Базовою умовою забезпечення ефективності державного регулювання розвитку автомобілебудування в Україні Ю. Пирожкова називає прийняття нового Закону України «Про автомобілебудування», який «... забезпечить ефективне адміністративно-правове регулювання у сфері автомобілебудування, ліквідацію термінологічного хаосу в діючому законодавстві, створення ефективної системи суб'єктів адміністративно-правового регулювання у даній сфері, уникнення дублювання їх повноважень, формування системи їх внутрішніх та зовнішніх зв'язків» [4].

Окрім нормативно-правового забезпечення О. Кривоконь виділяє такі першочергові заходи державної політики щодо розвитку національного автомобілебудування: захист внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції; зміна інвестиційного середовища; стимулювання продажу автомобілів вітчизняного виробництва на внутрішньому ринку. Також на думку науковця особливу важливість мають впровадження технічної політики та створення державою Інноваційного науково-технічного центру з розвитку автомобілебудування [5].

М. Кизим і Є. Колбасін пропонують механізм державної підтримки розвитку автомобілебудування України за умов кризи, яким передбачається здійснення ряду заходів: на макрорівні – підтримка поставки продукції на експорт і збереження зовнішніх ринків збуту, установлення нульової ставки оподаткування частини прибутку вітчизняних підприємств (яка буде реінвестована на потреби власного виробництва), установлення ставки ввізного мита на легкові автомобілі іноземного виробництва на рівні 13–15%, розробка та затвердження державних цільових програм з підтримки автомобілебудівної галузі, розробка державних програм стимулювання попиту на вітчизняну автомобільну продукцію; на мезорівні – зменшення відсоткових ставок по кредитах автовиробникам, державні гарантії пільгових кредитів, державні закупівлі та замовлення автомобільної продукції, компенсація витрат на НДДКР; на мікрорівні – проведення маркетингових досліджень в галузі автомобілебудування у вигляді щорічного обов'язкового моніторингу технічного рівня вітчизняної автомобільної продукції, надання податкових пільг вітчизняним підприємствам з виробництва легкових автомобілів, загальне державне субсидування банківських автомобільних кредитів, надання пільг споживачу у вигляді конкретної суми коштів при покупці нового авто [6].

Невирішені складові загальної проблеми. Погоджуючись з нагальною необхідністю активізації державної підтримки розвитку автомобілебудування та реалізації комплексного підходу в здійсненні державного регулювання розвитку автомобільної промисловості пропонується використання моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу (рис. 1).

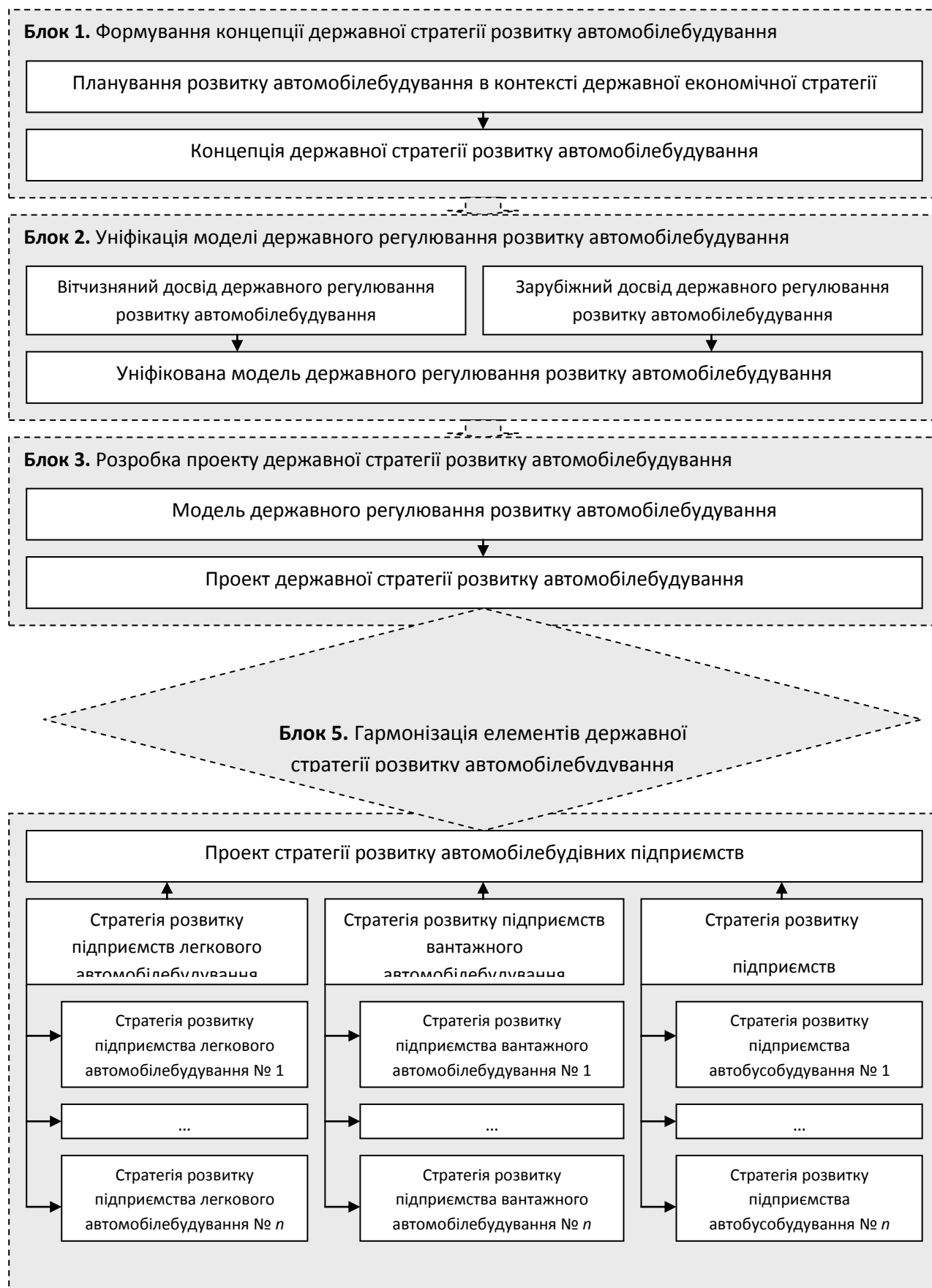


Рис. 1. Гармонізаційна модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (авторська розробка)

Даною моделлю, на відміну від наявних у науковій літературі моделей державного протекціонізму автомобілебудування, передбачено гармонізацію уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості (яка дозволяє формувати комплекс державних заходів у сфері автомобільної промисловості з урахуванням рівнів конкурентоспроможності та етапів життєвих циклів автомобілебудівних підприємств) [7] і стратегічних наборів підприємств автомобілебудування (що сформовані з використанням матриці стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств) [8].

Втім, відкритим залишається питання щодо алгоритму гармонізації елементів, представленої на рис. 1, моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування.

Формулювання цілей статті. Метою статті є розроблення алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Гармонізація передбачає усунення будь-яких протиріч між елементами системи для забезпечення досягнення її гармонійного стану. При цьому такі попарні (бінарні) протиріччя можуть носити як міжелементний, так і внутрішньоелементний характер.

Відповідно, першим етапом алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування має стати ідентифікація наявності таких бінарний протиріч (як міжелементних, так і внутрішньоелементних) через побудову діагностичних карток.

Закономірно, що другим етапом алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування має стати усунення виявлених міжелементних і внутрішньоелементних протиріч через коригування первісного переліку їх складових.

Після того, як протиріччя усунені, слід перейти до етапу оцінювання рівня гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. Якщо рівень гармонізації моделі є задовільним, то реалізація алгоритму гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування завершена. У разі незадовільного рівня гармонізації моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, слід перейти до четвертого етапу алгоритму – розробки повної або скороченої програми гармонізації моделі.

Наглядно авторське бачення алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування представлено на рис. 2.

Для наочності представлення процесу ідентифікації бінарних протиріч між елементами гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування пропонується використання діагностичних карток, представлених у вигляді табл. 1-2.

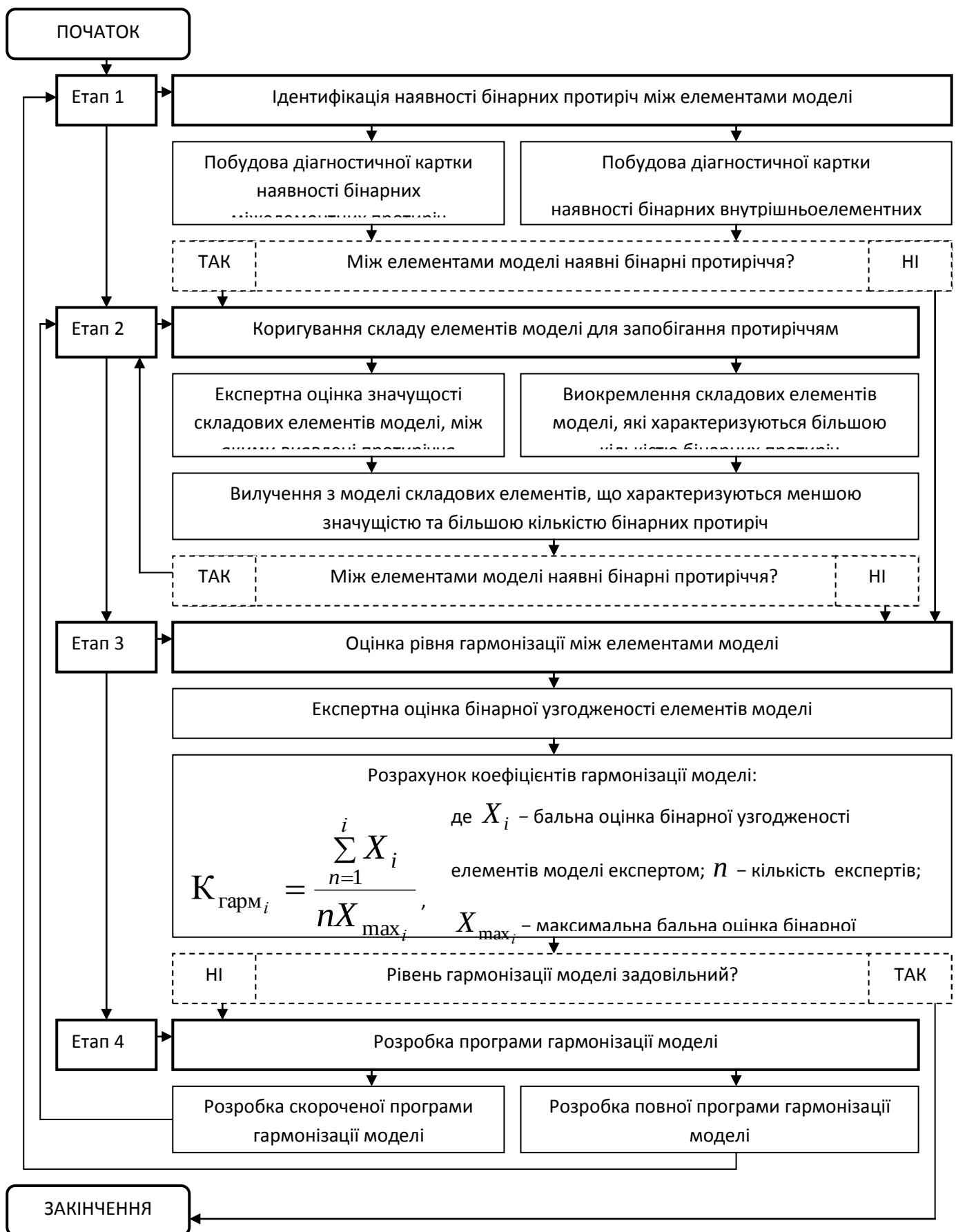


Рис. 2. Алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (авторська розробка)

У діагностичних картках знаком «×» позначаються випадки, коли уніфікованою моделлю державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та матрицею стратегій розвитку підприємств автомобілебудування не передбачено одночасного використання певних їх складових. Знаком «+» відмічено наявність бінарних протиріч між складовими елементів гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, знаком «-» – їх відсутність.

Дані табл. 1 свідчать про наявність бінарних міжелементних протиріч: у квадрантах № 1, 8 і 19 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств – між стратегією екстенсифікації і ліцензуванням іноземного та національного інвестування в автовиробництво; у квадранті № 3 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств – між стратегією інтеграції та законодавчим закріпленням вимог до спільних автомобілебудівних підприємств (зокрема, регламентацією та контролем частки іноземних інвестицій у статутному фонді автовиробника), законодавчим закріпленням та контролем рівня локалізації автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобільної техніки; у квадранті № 7 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств – між стратегією ліквідації і проголошенням на загальнодержавному рівні та закріпленням в нормативно-правових актах статусу автомобілебудування як пріоритетної галуззі промисловості та статті експорту, створенням сприятливих умов для іноземного та національного інвестування в автомобільну промисловість через надання державних гарантій, податкових знижок, запровадження «податкових канікул» для інвесторів, наданням податкових пільг виробникам автомобілів і комплектуючих, державним кредитуванням автомобілебудівників на пільгових умовах, державним поручительством за автовиробників перед кредиторами, державним субсидуванням автовиробників для здійснення реструктуризації, здійсненням державних замовлень на виробництво автомобілів; у квадранті № 12 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств – між стратегією скорочення і проголошенням на загальнодержавному рівні та закріпленням в нормативно-правових актах статусу автомобілебудування як пріоритетної галуззі промисловості та статті експорту, створенням сприятливих умов для іноземного та національного інвестування в автомобільну промисловість через надання державних гарантій, податкових знижок, запровадження «податкових канікул» для інвесторів, наданням податкових пільг виробникам автомобілів і комплектуючих, державним кредитуванням автомобілебудівників на пільгових умовах, державним поручительством за автовиробників перед кредиторами, державним субсидуванням автовиробників для здійснення реструктуризації, здійсненням державних замовлень на виробництво автомобілів.

Таблиця 1

Діагностична картка наявності бінарних міжелементних протиріч*

Стратегії розвитку автовиробників	Заходи державного регулювання розвитку автомобільної промисловості**																										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
квадрант № 1 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
екстенсифікація	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	×	×	×	-	-	-	-	-	-
квадрант № 2 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	-	-	×	×	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	×	-	-	×	×	×	×	-	-	×	-	-
квадрант № 3 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×
інтеграція	-	×	+	×	×	×	×	-	+	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×
квадрант № 4 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтеграція	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×
ревіталізація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×
квадрант № 5 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
модифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×
квадрант № 6 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
реорганізація	-	-	-	×	×	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	×	-	-
реінжиніринг	-	-	-	×	×	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	×	-	-
квадрант № 7 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
санація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-
ліквідація	+	+	-	-	-	-	-	-	-	×	+	×	-	-	-	+	+	×	×	+	×	-	-	+	-	-	-
квадрант № 8 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
екстенсифікація	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	×	×	×	-	-	-	-	-	-
квадрант № 9 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
кластеризація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	-	×
стабілізація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	-	×
квадрант № 10 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
стабілізація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×
диференціація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×

Закінчення таблиці 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
квадрант № 11 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
модифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	-	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×	-	×
диверсифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	-	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×	-	×
квадрант № 12 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
скорочення	+	+	-	-	-	-	-	-	-	×	+	×	-	-	-	+	+	×	×	+	×	-	-	+	-	-	-
реструктуризація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-
квадрант № 13 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	×	×	×	-	-	-	-	-	-
квадрант № 14 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	-	-	×	×	×	-	-	-	-	-	×	-	-	-	×	-	-	×	×	×	×	-	-	×	-	-
квадрант № 15 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	-	×
квадрант № 16 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
модифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×	-	×
модернізація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×	-	×
квадрант № 17 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
реконструкція	-	-	-	×	×	×	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	×	-	-
реінжиніринг	-	-	-	×	×	×	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	×	-	-
квадрант № 18 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
реструктуризація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-
квадрант № 19 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
екстенсифікація	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	×	-	×	×	×	×	×	-	-	-	-	-
кластеризація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	×	-	×	×	×	×	×	-	-	-	-	-
квадрант № 20 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
перепрофілювання	-	×	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	×	×	×	×	×	×	-	×	-	-	-
диверсифікація	-	×	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	×	×	×	×	×	×	-	×	-	-	-
квадрант № 21 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
перепрофілювання	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	-	-	-
диверсифікація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	-	-	-

* розроблено автором. ** згідно нумерації заходів державного регулювання розвитку автомобілебудування в тексті.

Таблиця 2

Діагностична картка наявності бінарних внутрішньоелементних протиріч*

Заходи державного регулювання розвитку автомобільної промисловості**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	-	-	×	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	-	-	×	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	×	×	×	-	-	-	-	-	-
11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
12	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	-	×	×	-	-	×	-	×	×	×	×	-	×
13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-
17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
18	-	-	-	×	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	×	×	-	×	-	-	×	-	-
19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	-	-	-
20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-
21	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×
22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-
23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	-	-	×	-	-	-	-	-	-
26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-

* розроблено автором. ** згідно нумерації заходів державного регулювання розвитку автомобілебудування в тексті.

Примітка. У таблицях 1-4:

1 – проголошення на загальнодержавному рівні та закріплення в нормативно-правових актах статусу автомобілебудування як пріоритетної галуззі промисловості та статті експорту; 2 – створення сприятливих умов для іноземного та національного інвестування в автомобільну промисловість через надання державних гарантій, податкових знижок, запровадження «податкових канікул» для інвесторів; 3 – законодавче закріплення вимог до спільних автомобілебудівних підприємств (зокрема, регламентація та контроль частки іноземних інвестицій у статутному фонді автовиробника); 4 – ліцензування іноземного та національного інвестування в автовиробництво (інвестиції дозволяються лише у випадку, якщо вони сприяють підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних автомобілебудівних підприємств); 5 – обмеження або заборона імпорту автомобільної техніки; 6 – обмеження або заборона імпорту комплектуючих для автомобілів у разі виробництва їх аналогів у країні; 7 – встановлення надвисокої ставки імпортного мита на автомобільну техніку та комплектуючі; 8 – ліцензування автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобільної техніки; 9 – законодавче закріплення та контроль рівня локалізації автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобільної техніки; 10 – встановлення вимог до техніко-технологічної бази автоскладальних підприємств (зокрема, щодо обов'язкової наявності на такому підприємстві обладнання для виробництва кузова та двигуна автомобіля); 11 – надання податкових пільг виробникам автомобілів і комплектуючих; 12 – повернення податків автовиробникам-експортерам; 13 – державна підтримка розвитку суміжних галузей; 14 – державні програми пільгового автокредитування та дотування (на кшталт «Народний автомобіль», «Перший автомобіль», «Сімейний автомобіль»); 15 – зменшення ставки податку на купівлю автомобіля та розміру реєстраційного збору; 16 – державне кредитування автомобілебудівників на пільгових умовах; 17 – державне поручительство за автовиробників перед кредиторами; 18 – державне субсидування автовиробників для стимулювання регіонального розвитку; 19 – державне субсидування автовиробників для здійснення модернізації; 20 – державне субсидування автовиробників для здійснення реструктуризації; 21 – державне субсидування автовиробників для здійснення «горизонтальних заходів»; 22 – встановлення мінімального обсягу виробництва автомобілів; 23 – запровадження сертифікації автомобілів; 24 – здійснення державних замовлень на виробництво автомобілів; 25 – регулювання рівня цін на автомобільну техніку та комплектуючі; 26 – запровадження прискореної амортизації для комерційного автотранспорту; 27 – реалізація державних «утилізаційних програм», якими передбачається надання знижок на нові автомобілі у разі обміну застарілих авто.

Внаслідок реалізації другого етапу алгоритму гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування було прийнято рішення про коригування складу елементів гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування для запобігання виявленим протиріччям наступним чином: вилучення з квадрантів № 1, 8 і 19 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств такого заходу державного регулювання розвитку автомобільної промисловості як ліцензування іноземного та національного інвестування в автовиробництво, з квадранту № 3 – стратегії інтеграції, з квадранту № 7 – стратегії ліквідації, з квадранту № 12 – стратегії скорочення.

Дані табл. 2 свідчать про наявність бінарних протиріч між такими заходами державного регулювання розвитку автомобілебудування як «створення сприятливих умов для іноземного та національного інвестування в автомобільну промисловість через надання державних гарантій, податкових

знижок, запровадження «податкових канікул» для інвесторів» та «ліцензування іноземного та національного інвестування в автовиробництво». Одночасне використання заходів передбачене у квадрантах № 1, 7, 8, 12, 13, 18, 19, 21.

Додатково враховуючи результати діагностики наявності бінарних міжелементних протиріч у гармонізаційній моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, зробимо вибір на користь вилучення зі складу елементів уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості такого державного заходу як «ліцензування іноземного та національного інвестування в автовиробництво (інвестиції дозволяються лише у випадку, якщо вони сприяють підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних автомобілебудівних підприємств)». Таким чином, у доповнення результатів діагностики наявності бінарних міжелементних протиріч у гармонізаційній моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування слід вилучити зазначений державний захід із квадрантів № 7, 12, 13, 18, 21. У результаті здійсненої діагностики наявності бінарних протиріч у гармонізаційній моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування було оптимізовано склад її елементів. Одним з найбільш важливих етапів реалізації алгоритму гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування є оцінка рівня гармонізації між їх складовими елементами. Загалом у науковій літературі можна виділити три основні підходи до оцінювання рівня гармонізації систем через розрахунок:

– коефіцієнту гармонізації, який є відношенням експертної сумарної оцінки j -го елемента за i -м критерієм і максимальної сумарної оцінки j -го елемента за i -м критерієм. Узагальнений показник рівня гармонізації системи позиціонується як усереднений показник рівнів гармонізації окремих її елементів. Як правило, дана методика передбачає широке використання експертного опитування та бального оцінювання відповідності елементів системи наступним чином: 2 бали – відповідність, 1 бал – часткова відповідність, 0 балів – невідповідність. Результати оцінки рівня гармонізації системи інтерпретуються наступним чином: 0-0,2 – гармонізація відсутня, 0,2-0,37 – початок гармонізації, 0,37-0,64 – більшість елементів системи гармонізовані, 0,64-0,8 – загальні елементи системи гармонізовані, 0,8-1 – система гармонізована [9]. Існує й інший підхід до розрахунку коефіцієнта гармонізації – його визначення як різниці між одиницею та коефіцієнтом варіації. Тим самим, у разі, якщо значення коефіцієнта гармонізації становить 0,9-1, то це свідчить про високий рівень гармонізації системи, 0,75-0,9 – середній рівень, менше 0,75 – низький рівень [10]. Втім, схилиємося до першого варіанту розрахунку коефіцієнта гармонізації з більш широким діапазоном інтерпретації його значень;

– показника ентропії, що складається з двох частин: перша частина інтервалом від 0 до 0,382 характеризує рівень невизначеності системи, а друга – від 0,382 до 1 – структуру системи. У контексті практичної інтерпретації

ентропійних характеристик, інтервал від 0 до 1 рекомендується розбивати на три зони. Для першої зони з інтервалом від 0 до 0,382 характерною є висока упорядкованість та структурність системи, підтримка яких потребує значних зусиль та внутрішньої напруги. При дуже низьких значеннях ентропії можливий розпад системи. Якщо показник ентропії знаходиться в зоні від 0,382 до 0,618, то система більшою мірою здатна до самоорганізації, ресурсозбереження та ефективного функціонування. В зоні від 0,618 до 1 система наділена максимальною свободою, яка при наближенні показника ентропії до одиниці може переходити у хаос [11];

– інтегрального індексу узгодженості, що відображає результати оцінювання рівня узгодженості між елементами системи з урахуванням їх вагомості. У разі, якщо значення інтегрального індексу узгодженості: є меншим, ніж 0,2, то система визнається гармонізованою; знаходиться у проміжку 0,2-0,5 – частково гармонізованою; є більшим, ніж 0,5 – не гармонізованою [12]. Застосуємо перший підхід для оцінки рівня гармонізації між складовими елементами гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. При цьому у контексті реалізації алгоритму гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування, пропонуємо незначне коригування інтервалів інтерпретації значень коефіцієнта гармонізації: так, рівень гармонізації моделі визнається задовільним, якщо коефіцієнт гармонізації є більшим за 0,66. Якщо значення коефіцієнта гармонізації: є меншим за 0,33, то розробляється повна програма гармонізації моделі і алгоритм починається з першого етапу; знаходиться у проміжку 0,34-0,66, то розробляється скорочена програма гармонізації моделі і алгоритм починається з другого етапу. Результати оцінювання рівня гармонізації складових елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування представлені в табл. 3-4.

Висновки з проведеного дослідження. Результати оцінювання міжелементної та внутрішньоелементної гармонізації моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування вказали на якісне виконання другого етапу розробленого алгоритму, про що свідчить той факт, що жодна зі складових не отримала оцінку «0 балів». Отримані значення коефіцієнтів гармонізації є більшими за 0,66, що вказує на задовільний рівень гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування та не потребує виконання четвертого етапу алгоритму гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування. Тим самим, алгоритм гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування можна вважати виконаним. Перспективи подальших досліджень складають розробка та оцінка рівня гармонізації моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування України.

Таблиця 3

Міжелементна гармонізація моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування*

Стратегії розвитку автовиробників	Заходи державного регулювання розвитку автомобільної промисловості**																											
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	$\bar{X}$	K _{гарм}
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
квадрант № 1 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
екстенсифікація	2	2	1	2	1	2	2	2	1	2	×	2	2	2	2	2	×	×	×	×	1	1	2	1	1	2	1,67	0,83
квадрант № 2 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
інтенсифікація	2	2	2	×	1	2	2	1	2	2	×	2	2	2	×	2	2	×	×	×	×	2	2	×	1	2	1,83	0,92
квадрант № 3 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
інтенсифікація	2	×	2	×	×	×	2	1	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,80	0,90
квадрант № 4 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
інтеграція	2	×	2	×	×	×	2	1	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,80	0,90
ревіталізація	2	×	1	×	×	×	1	2	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,60	0,80
квадрант № 5 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
модифікація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,67	0,83
квадрант № 6 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
реорганізація	2	2	2	×	1	1	2	2	×	2	×	1	1	1	×	2	×	2	×	×	×	1	1	×	1	1	1,47	0,74
реінжиніринг	2	2	2	×	1	1	2	2	×	2	×	2	2	2	×	2	×	2	×	×	×	1	2	×	1	1	1,71	0,85
квадрант № 7 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
санация	2	2	2	2	1	2	1	1	×	2	×	1	2	1	2	2	×	×	2	×	2	1	2	1	1	1	1,57	0,79
квадрант № 8 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
екстенсифікація	2	2	1	2	1	2	2	2	1	2	×	2	2	2	2	2	×	×	×	×	1	1	2	1	1	2	1,67	0,83
квадрант № 9 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
кластеризація	2	×	2	×	×	×	2	2	×	×	2	×	×	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1,75	0,88
стабілізація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	2	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1,63	0,81
квадрант № 10 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
стабілізація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,67	0,83
диференціація	2	×	2	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,83	0,92

Закінчення таблиці 3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
квадрант № 11 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
модифікація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	1	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1	×	1,50	0,75	
диверсифікація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	1	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1	×	1,50	0,75	
квадрант № 12 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
реструктуризація	2	2	2	1	1	1	1	2	×	2	×	2	1	1	2	2	×	×	2	×	1	1	1	1	1	1	1	1,43	0,71
квадрант № 13 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
інтенсифікація	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	×	2	2	2	2	2	×	×	×	×	2	2	2	1	1	2	1,81	0,90	
квадрант № 14 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
інтенсифікація	2	2	2	×	×	2	2	1	2	2	×	2	2	2	×	2	2	×	×	×	×	2	2	×	1	2	1,88	0,94	
квадрант № 15 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
інтенсифікація	2	×	2	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1,71	0,86	
квадрант № 16 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
модифікація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1	×	1,57	0,79	
модернізація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1	×	1,57	0,79	
квадрант № 17 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
реконструкція	2	2	1	×	×	1	2	2	×	2	×	1	1	1	×	2	×	2	×	×	×	1	2	×	1	1	1,50	0,75	
реінжиніринг	2	2	2	×	×	1	2	2	×	2	×	2	2	2	×	2	×	2	×	×	×	1	2	×	1	1	1,75	0,88	
квадрант № 18 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
реструктуризація	2	2	2	1	1	1	1	2	×	2	×	2	1	1	2	2	×	×	2	×	1	1	1	1	1	1	1	1,43	0,71
квадрант № 19 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
екстенсифікація	2	2	1	2	1	2	2	2	1	2	×	2	2	2	×	2	×	×	×	×	×	1	2	1	1	2	1,68	0,84	
кластеризація	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	1	1	×	2	×	×	×	×	×	2	2	2	1	1	1,79	0,89	
квадрант № 20 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
перепрофілювання	2	×	1	1	1	1	2	1	×	2	×	2	2	1	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1	1	1	1,33	0,67	
диверсифікація	2	×	1	2	1	2	2	1	×	2	×	2	2	1	×	×	×	×	×	×	×	1	×	2	1	2	1,60	0,80	
квадрант № 21 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
перепрофілювання	2	×	1	1	1	1	2	1	×	2	×	2	2	1	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1	1	1	1,33	0,67	
диверсифікація	2	×	1	2	1	2	2	1	×	2	×	2	2	1	×	×	×	×	×	×	×	1	×	2	1	2	1,60	0,80	

* розраховано автором за даними оціночних листів.

** згідно нумерації заходів державного регулювання розвитку автомобілебудування в тексті.

Таблиця 4

Внутрішньоелементна гармонізація моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування*

Заходи державного регулювання розвитку автомобільної промисловості**

	1	2	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	$\bar{X}$	$K_{\text{гарм}}$
1		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2,00	1,00
2	2		2	1	1	1	2	1	1	2	×	2	2	2	2	2	2	2	2	×	1	1	2	1	1	1	1,57	0,78
3	2	2		1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1,64	0,82
5	2	1	1		2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	×	2	2	×	2	2	2	2	2	2	1,91	0,95
6	2	1	1	2		2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	1	2	2	1	1	1,78	0,89
7	2	1	1	2	2		2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	2	1,91	0,96
8	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1,84	0,92
9	2	1	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1,96	0,98
10	2	1	2	2	2	2	2	2		2	×	2	2	2	2	2	2	×	×	×	2	2	2	2	1	2	1,90	0,95
11	2	2	2	2	2	2	2	2	2		×	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	1	2	2	2	2	1,96	0,98
12	2	×	2	×	×	×	2	2	×	×		×	×	2	×	×	2	2	×	2	×	×	×	×	1	×	1,89	0,94
13	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	×		2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	2	1,96	0,98
14	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	×	2		2	2	2	2	2	2	×	2	1	2	1	2	2	1,83	0,91
15	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	1	1,88	0,94
16	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2		2	×	×	2	×	2	1	2	2	1	2	1,90	0,95
17	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2		2	2	2	×	2	1	2	2	1	2	1,91	0,96
18	2	2	2	×	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2		×	×	2	×	2	1	×	1	2	1,89	0,95
19	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	×	2	×		×	×	×	2	2	2	2	2	2,00	1,00
20	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	×	2	2	2	2	2	×	×		×	2	1	2	2	1	1	1,85	0,93
21	2	×	2	×	×	×	2	2	×	×	2	×	×	×	×	×	2	×	×		×	×	×	×	×	×	2,00	1,00
22	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	×	×	2	×		2	2	1	2	2	1,90	0,95
23	2	1	1	2	1	2	2	2	2	1	×	2	1	2	1	1	2	2	1	×	2		2	2	2	2	1,65	0,83
24	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	1	2	2	×	2	2		2	1	2	1,91	0,96
25	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	×	2	1	2	2	2	×	2	2	×	1	2	2		1	2	1,77	0,89
26	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	1	1	1	2	1	×	2	2	1	1		2	1,50	0,75
27	2	1	1	2	1	2	2	2	2	2	×	2	2	1	2	2	2	2	1	×	2	2	2	2		2	1,78	0,89

* розраховано автором за даними оціночних листів.

** згідно нумерації заходів державного регулювання розвитку автомобілебудування в тексті.

Перелік посилань

1. Індекси промислової продукції за видами діяльності за січень-лютий 2019 року. URL : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/pr/ipp_vd_m/ipp_vd_m_u/ipp_vdm0219_u.htm (дата звернення : 15.03.2019).
2. Шевченко І. Ю. Інтегральна оцінка конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2018. № 2(21). С. 211–233. DOI: <https://doi.org/10.30977/rpb.2226-8820.2018.21.0.211>
3. Гапотченко К. В. Управління підприємствами автомобілебудівної промисловості України в умовах протекціонізму : автореф. дис. канд. екон. наук: 08.06.01; Укр. акад. зовніш. торгівлі. К., 2003. 19 с.
4. Пирожкова Ю. В. Адміністративно-правове регулювання у сфері автомобілебудування в Україні : автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.07; Нац. ун-т держ. податк. служби України. Ірпінь, 2007. 20 с.
5. Кривоконь О. Г. Заходи державної політики щодо розвитку національного легкового автомобілебудування. *Восточно-Европейский журнал передовых технологий*. 2012. № 3(7). С. 15–19.
6. Кизим М. О., Колбасін Є. С. Державна підтримка автомобілебудування в Україні : монографія. Х.: ВД «ІНЖЕК», 2011. 264 с.
7. Шевченко І. Ю. Механізм державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні. *Бізнес Інформ*. 2016. № 8. С. 36–45.
8. Шевченко І. Ю. Методичні засади оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в контексті формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. *Вісник КНУТД*. 2018. № 4 (125). С. 49–61. DOI: <https://doi.org/10.30857/2413-0117.2018.4.5>
9. Криворучко О. М., Шерстюк А. А. Оцінка рівня гармонізації системи управління підприємством. *Економіка транспортного комплексу*. 2017. Вип. 30. С. 57–64.
10. Бабина О. Є. Оцінка та моделювання збалансованості потенціалу транспортного підприємства: теоретико-методичний аспект. *Збірник наукових праць ДЕТУТ*. 2015. Вип. 33. С. 9–18.
11. Трегуб О. М. Теоретичні засади гармонізації галузевої структури сільськогосподарських підприємств. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2015. № 12. С. 72–79.
12. Чмут А. В., Федорова Т. В. Гармонізація інтересів акціонерів корпорацій та інших стейкхолдерів в умовах виходу на міжнародні ринки. *Менеджер*. 2017. Вип. 2(75). С. 91–97.

References

1. Indices of the industrial production by the types of activity in January-February 2019 [Indeksy promyslovoi produktsii za vydamy diialnosti za sichen-liutyi 2019 roku], available at: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/pr/ipp_vd_m/ipp_vd_m_u/ipp_vdm0219_u.htm (last accessed 15.03.2019).
2. Shevchenko, I. Yu. (2018), Integral assessment of the competitiveness of the automotive enterprises of Ukraine [Intehralna otsinka konkurentospromozhnosti

avtomobilebudivnykh pidpriemstv Ukrainy]. *Problems and perspectives of entrepreneurship development*, No 2(21), P. 211–233. DOI: <https://doi.org/10.30977/ppb.2226-8820.2018.21.0.211>

3. Gapotchenko, K. V. (2003), *Management of enterprises of the automobile industry of Ukraine in the conditions of protectionism* [Upravlinnia pidpriemstvamy avtomobilebudivnoi promyslovosti Ukrainy v umovakh proteksionizmu], Kyiv, 19 p.

4. Pyrozhkova, Yu. V. (2007), *Administrative and legal regulation in the sphere of the automotive industry in Ukraine* [Administratyvno-pravove rehuliuвання u sferi avtomobilebuduvannya v Ukraini], Irpin, 20 p.

5. Kryvokon, O. G. (2012), Measures of the state policy for the development of the national passenger automobile industry [Zakhody derzhavnoi polityky shchodo rozvytku natsionalnoho lehkovoho avtomobilebuduvannya], *Eastern-European journal of enterprise technologies*, No 3(7), P. 15–19.

6. Kizim, M. O., Kolbasin, Ye. S. (2011), *State support of the automotive industry in Ukraine* [Derzhavna pidtrymka avtomobilebuduvannya v Ukraini], Kharkiv, 264 p.

7. Shevchenko, I. Yu. (2016), The mechanism for the public regulation of the automobile production development and the car sales market in Ukraine [Mekhanizm derzhavnoho rehuliuвання rozvytku avtomobilebuduvannya ta rynku prodazhu avtomobiliv v Ukraini], *Business Inform*, No 8, P. 36–45.

8. Shevchenko, I. Yu. (2018), Methodological framework for assessing the competitiveness of automotive companies in the context of building the government strategy for automotive industry development [Metodychni zasady otsiniuvannya konkurentospromozhnosti avtomobilebudivnykh pidpriemstv u konteksti formuvannya derzhavnoi stratehii rozvytku avtomobilebuduvannya], *Bulletin of the KNUTD*, No 4 (125), P. 49–61. DOI: <https://doi.org/10.30857/2413-0117.2018.4.5>

9. Kryvoruchko, O. M., Sherstyuk, A. A. (2017), Assessment of the level of harmonization of the management system of enterprise [Otsinka rivnia harmonizatsii systemy upravlinnia pidpriemstvom], *Economics of transport complex*, No 30, P. 57–64.

10. Babina, O. Ye. (2015), Assessment and modeling of the balance of potential of the transport enterprise: theoretical and methodical aspect [Otsinka ta modeliuvannya zbalansovanosti potentsialu transportnoho pidpriemstva: teoretyko-metodychnyi aspekt], *Bulletin of the DETUT*, No 33, P. 9–18.

11. Tregub, O. M. (2015), Theoretical principles of harmonization of the branch structure of the agricultural enterprises [Teoretychni zasady harmonizatsii haluzevoi struktury silskohospodarskykh pidpriemstv], *Scientific herald of the International humanitarian university*, No 12, P. 72–79.

12. Chmut, A. V., Fedorova, T. V. (2017), Harmonization of interests of the shareholders of corporations and other stakeholders in the conditions of entering to the international markets [Harmonizatsiia interesiv aktsioneriv korporatsii ta inshykh

steikholderiv v umovakh vykhodu na mizhnarodni rynky], *Manager*, No 2(75), P. 91–97.

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 338.45; JEL Classification: L 52

Шевченко І.Ю. АЛГОРИТМ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЕЛЕМЕНТІВ МОДЕЛІ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

Мета: розроблення алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. **Методика дослідження:** метод аналізу та синтезу, системний підхід, порівняльний аналіз, експертні та статистичні методи, авторська модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу. **Результати:** розроблено алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, який складається з чотирьох етапів: 1) ідентифікація наявності бінарних протиріч між елементами моделі (через побудову діагностичних карток); 2) коригування складу елементів моделі для запобігання протиріччям; 3) оцінка рівня гармонізації між елементами моделі; 4) розробка повної або скороченої програми гармонізації моделі. Побудовано діагностичні картки наявності бінарних протиріч у гармонізаційній моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. Оцінено рівень гармонізації між елементами моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. **Наукова новизна:** розроблений алгоритм складає методичне підґрунтя практичної реалізації гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, якою, на відміну від наявних у науковій літературі моделей державного протекціонізму автомобілебудування, передбачено гармонізацію уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування. **Практична значущість:** розроблений алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування рекомендується до застосування органами державної влади, до відання яких належить управління розвитком автомобільної промисловості.

Ключові слова: автомобілебудування; державна стратегія; державне регулювання; гармонізація; бінарні протиріччя.

УДК 338.45; JEL Classification: L 52

Шевченко И.Ю. АЛГОРИТМ ГАРМОНИЗАЦИИ ЭЛЕМЕНТОВ МОДЕЛИ ФОРМИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

Цель: разработка алгоритма гармонизации элементов модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения.

Методика исследования: метод анализа и синтеза, системный подход, сравнительный анализ, экспертные и статистические методы, авторская модель формирования государственной стратегии развития автомобилестроения на основе гармонизационного подхода. **Результаты:** разработан алгоритм гармонизации элементов модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения, который состоит из четырех этапов: 1) идентификация наличия бинарных противоречий между элементами модели (путем построения диагностических карт); 2) корректировка состава элементов модели для предотвращения противоречий; 3) оценка уровня гармонизации между элементами модели; 4) разработка полной или сокращенной программы гармонизации модели. Построены диагностические карты наличия бинарных противоречий в гармонизационной модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения. Оценен уровень гармонизации между элементами модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения. **Научная новизна:** разработанный алгоритм составляет методическую основу практической реализации гармонизационной модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения, которой, в отличие от имеющихся в научной литературе моделей государственного протекционизма автомобилестроения, предусмотрено гармонизацию унифицированной модели государственного регулирования развития автомобильной промышленности и стратегических наборов предприятий автомобилестроения. **Практическая значимость:** разработанный алгоритм гармонизации элементов модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения рекомендуется к применению органами государственной власти, к ведению которых относится управление развитием автомобильной промышленности.

Ключевые слова: автомобилестроение; государственная стратегия; государственное регулирование; гармонизация; бинарные противоречия.

UDC 338.45; JEL Classification: L 52

Shevchenko I.Yu. ALGORITHM OF HARMONIZATION OF THE ELEMENTS OF THE MODEL OF FORMATION OF THE STATE STRATEGY OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENT

Purpose: development of the algorithm of harmonization of the elements of the model of formation of the state strategy of the automotive industry development. **Methodology of research:** method of analysis and synthesis, system approach, comparative analysis, expert and statistical methods, author's model of formation of the state strategy of the automotive industry development on the principles of the harmonization approach. **Findings:** the algorithm of harmonization of the elements of the model of formation of the state strategy of the automotive industry development is developed. This algorithm consists of four stages: 1) identification of the existence of the binary contradictions between the elements of the model (through the

construction of the diagnostic cards); 2) adjustment of the elements of the model for prevent the contradictions; 3) assessment of the level of harmonization between the elements of the model; 4) development of the complete or reduced program of harmonization of the model. The diagnostic cards of the existence of the binary contradictions in the harmonization model of formation of the state strategy of the automotive industry development are constructed. The level of harmonization between the elements of the model of formation of the state strategy of the automotive industry development is estimated. **Originality:** the developed algorithm is the methodological basis for the practical implementation of the harmonization model of formation of the state strategy of the automotive industry development, which, in contrast to the available in the scientific literature models of the state protectionism of the automotive industry development, provides for the harmonization of the unified model of the state regulation of development of the automotive industry and the strategic sets of the automotive enterprises. **Practical value:** the developed algorithm of harmonization of the elements of the model of formation of the state strategy of the automotive industry development is recommended for use by the state authorities, which responsible for the management of the automotive industry development.

Key words: automotive industry; state strategy; state regulation; harmonization; binary contradictions.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Шевченко Інна Юріївна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: shevchenko.khnadu@gmail.com; ORCID ID: 0000-0003-0758-9244. Моб. (066) 187-28-30.

Шевченко Инна Юрьевна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина.

Shevchenko Inna – PhD (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor of the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

ОПТИМІЗАЦІЯ ЕКОЛОГІЧНИХ РИЗИКІВ ПРИ БУДІВНИЦТВІ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

Юрченко О.В., канд. екон. наук, доцент

Сумський національний аграрний університет

Деділова Т.В., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Облік факторів ризику і невизначеності притаманний в тій чи іншій мірі будь-якій діяльності, проте їх вплив на кінцевий результат є різним. Ризик становить об'єктивно неминучий елемент прийняття будь-якого управлінського рішення в силу того, що невизначеність виступає невід'ємною характеристикою умов ведення виробництва.

Кожен вид господарської діяльності супроводжується ризиками. Специфіка діяльності підприємств дорожнього господарства зумовлюється особливостями дорожнього виробництва, що містять у собі частку ризику як об'єктивного, так і суб'єктивного походження. Зокрема, природні ризики дорожнього виробництва відносяться до об'єктивних та виникають в наслідок спонтанності природних процесів і явищ, стихійних лих. Також до об'єктивних ризиків можна віднести імовірнісний характер ДТП, обмеженість і недостатність ресурсів тощо. Суб'єктивні ризики, притаманні дорожньому виробництву, є наслідком випадковості, розбіжності в соціально-психологічних оцінках об'єкта дорожнього будівництва, зіткнення суперечливих інтересів держави та приватних осіб-замовників та ін.

Аналіз остатніх досліджень і публікацій. Проблематика ризику є досить актуальною, а її дослідженню присвячено праці багатьох іноземних та українських вчених. Так, зокрема, оцінку інвестиційних ризиків можна побачити в наукових працях нобелівських лауреатів Г. Марковіца [1] і В. Шарпа [2]. Питання управління підприємством у ризикових ситуаціях розглядали П. Бернстайн [3], В. Вітлінський [4], І. Дмитрієв [5], В. Лук'янова [6], Ф. Найт [7]. Теоретичні аспекти поняття ризику вивчають такі вчені, як С. Ілляшенко [8], Н. Коленда [9], В. Проскура [10], Н. Скопенко [11] та інші.

Невирішені складові загальної проблеми. Водночас аналіз останніх досліджень і публікацій з означеної теми засвідчив, що питання дослідження екологічних ризиків при будівництві та експлуатації автомобільних доріг в українській економічній науці залишаються недостатньо розглянутими. Зокрема, потребує особливої уваги напрями екологічного страхування автомобільних доріг України.

Формулювання цілей статті. Метою статі є обґрунтування та розробка теоретичних засад управління ризиками підприємств дорожнього господарства при будівництві та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг

загального користування на основі формування бази їх екологічного страхування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Дорожнє господарство є невід’ємною складовою економічного життя країни, оскільки виконує головну роль в своєчасному організаційному забезпеченні транспортних потоків, впливає на їх якість, підтримує належний стан технічного експлуатаційного стану автодоріг. Останній безпосередньо корелює з безпекою та якістю пасажирських і вантажних автомобільних перевезень, що, в свою чергу, обумовлює зміну темпів зростання сфери послуг, ринку зайнятості, автомобільного товарного ринку. На жаль, стан та розвиток сучасного дорожнього господарства як складової інфраструктурного потенціалу України залишається доволі низьким, не зважаючи на проведені реформи. Тому оцінка ризику, зокрема екологічного, аналіз причин його виникнення і масштабів прояву в конкретних ситуаціях, має важливе значення для оптимального функціонування дорожньої галузі.

За умов ринкових перетворень становлення інституту екологічного страхування автомобільних доріг повинне створюватися у певній послідовності (рис. 1.).



Рис. 1. Блок-схема формування бази екологічного страхування автодоріг
Джерело: розробка авторів

Основу пропонованої системи екологічного страхування формують: інформаційна база даних про кількість укладених договорів та страхові суми; інформаційна база даних про види ризиків, частоту страхових випадків та заявлені страхові випадки; інформаційна база даних про обсяги та структуру інвестицій у розвиток дорожнього господарства; інформаційна база даних та відповідних нормативів природоохоронного, податкового і страхового характеру. За результатами цих даних здійснюється прийняття рішення про страхову компенсацію розміру реальних збитків, які завдаються дорозі, яка не може перевищувати рівень екологічних збитків, але й не повинна бути нижчою величини збитку [12, 13]. Впровадження методики оцінки ризиків внаслідок настання ризиків екологічної небезпеки потребує обчислення страхових тарифів відповідно до визначеного рівня ризику. За цих умов саме екологічне страхування є механізмом, здатним подолати такі наслідки таких екологічних проблем, як рівень зносу основних фондів підприємств автомобільного транспорту, недосконале державне управління в сфері забезпечення охорони навколишнього середовища та функціонування дорожнього господарства, недотримання екологічного законодавства з боку суб'єктів підприємницької діяльності та відсутність чіткого розмежування природоохоронних та господарських функцій, недостатнє усвідомлення пріоритетів сталого розвитку суспільства з боку громадян та державних органів влади і самоуправління.

В дорожньому господарстві система еколого-економічних ризиків невід'ємна від процесу ведення дорожніх робіт. Відсутність ефективної системи контролю за якістю виконання дорожньо-будівельних та ремонтних робіт на державному рівні веде до масових порушень технологій дорожнього виробництва, поширення недоліків експлуатаційного утримання автомобільних доріг, зокрема обумовлює недостатній рівень підготовки земляного полотна та штучних споруд до зимового утримання, низьку якість ямкового ремонту, несвоєчасність ліквідації деформацій покриття, відсутність поверхневого водовідводу з верхньої частини земляного полотна тощо.

Існуюча система контролю якості дорожніх робіт в Україні неефективна і потребує докорінного реформування під час реалізації реформи системи управління дорожньою галуззю України. Розвиток системи управління станом дорожніх покриттів, поширення діагностичних досліджень доріг та штучних споруд, впровадження системи управління якістю та удосконалення лабораторної бази дорожніх підприємств, а також активне залучення громадськості до здійснення контролю за якістю будівельних робіт та станом доріг повинні стати невід'ємними складовими нової системи контролю якості дорожніх робіт [14].

Реформування дорожньої галузі неможливе без запровадження нових механізмів фінансування дорожнього будівництва. Отримання максимально достовірної та об'єктивної інформації щодо вартості дорожніх робіт є головною задачею в системі ціноутворення в дорожній галузі. Тому запорукою

ефективного використання бюджетних коштів та оптимізації грошових потоків в дорожній галузі є удосконалення системи кошторисного ціноутворення.

Фактична потреба у фінансуванні дорожньої галузі в Україні значно перевищує поточні показники відповідних видатків держбюджету України у 2018 р. Так, в сучасних умовах заміни дорожнього покриття потребують майже всі 169,5 тис. км доріг загального користування, для чого за оцінками експертів потрібно витратити не менше 450 млрд. грн. Розбудова мережі автомобільних шляхів та забезпечення її якості відповідно до міжнародних стандартів вимагає значних фінансових ресурсів.

Для виконання означених цілей в Програмі діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна-2020» для дорожньої галузі визначено такі завдання:

- передача доріг місцевого значення до сфери управління обласних державних адміністрацій з одночасною передачею джерел фінансових ресурсів, необхідних для виконання відповідних функцій та розмежування функцій замовника та виконавця будівництва, ремонту та утримання доріг шляхом створення на базі ВАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» регіональних компаній та їх подальшої приватизації;

- створення конкурентного середовища в дорожній галузі для реалізації проектів державно-приватного партнерства; включення до контрактів на будівництво автомобільних доріг обов'язкової умови про взяття підрядником зобов'язань із забезпечення гарантійного терміну служби елементів автомобільної дороги з обов'язком оприлюднення відповідних умов контрактів, про підтримку після введення в експлуатацію та відповідальність за невиконання цих положень;

- запровадження контрактів на експлуатаційне утримання автодоріг тривалого строку дії (5-7 років);

- забезпечення їх новою системою кількісних показників для оцінки результатів роботи підрядника, що корелює з рівнем екологічної безпеки та споживчими якостями автодоріг;

- здійснення з боку держави ефективного контролю за дотриманням норм вагового навантаження для доріг загального користування і місцевих доріг, у тому числі і з застосуванням систем автоматизованого контролю та введенням сезонних обмежень;

- впровадження європейських стандартів будівництва, ремонту та утримання доріг із використанням конкурентоздатних та перспективних вітчизняних матеріалів та технологій, перехід на планово-попереджувальну стратегію утримання автодоріг;

- вдосконалення системи оплати за проїзд по дорогах великовагового транспорту (повна маса 12 т і вище) та визначення механізмів спрямування залучених коштів на утримання, ремонт і будівництво доріг [12].

Гострий дефіцит бюджетних коштів зумовлює пошук альтернативних джерел фінансування природоохоронних заходів у дорожньому господарстві, спрямованих на підтримку екологічної безпеки в транспортно-дорожньому комплексі України. Тому створення цільового страхового дорожнього фонду, як одного з можливих джерел фінансування, допоможе передбачити максимальну кількість ризиків, що можуть виникнути у процесі реалізації проекту відновлення і розвитку дорожнього господарства.

Висновки з проведеного дослідження. Прибутковість проектів розвитку та уникнення будь-якої форми ризику в значній мірі залежить від ринкових факторів та має тенденцію варіюватися, що може призвести до неможливості компенсації понесених витрат або передчасного припинення проекту. Відповідальність держави залишається і умови ведення конкретної господарської діяльності (в нашому випадку, виконання дорожніх робіт) можуть бути більш політично або соціально складним для впровадження.

Для розвитку дорожнього господарства (при мінімізації усіх видів ризику) необхідне: визначення пріоритетних напрямів для першочергового залучення приватних інвестицій; спрощення процедур оформлення прав користування земельними ділянками для будівництва доріг; розробка механізму фінансування проектів будівництва та експлуатації дорожньої мережі країни; вирішення дискусійних питань та затвердження принципів функціонування платних доріг; забезпечення належного вагового контролю на дорогах для уникнення передчасного їх руйнування.

За цих умов формування фонду екологічного страхування автомобільних доріг може стати дієвим механізмом оптимізації екологічних ризиків при будівництві та експлуатації автомобільних доріг в нашій країні.

Перелік посилань

1. Harry Markowitz. Portfolio Selection. *The Journal of Finance*. 1952. Vol. 7, No. 1. P. 77–91.
2. William F. Sharpe, Gordon J. Alexander, Jeffrey Bailey. *Fundamentals of Investments*. Prentice-Hall, 2000. 816 p.
3. Бернстайн П. Против богов: укрощение риска. М. : Олимп-Бизнес, 2000. 400 с.
4. Вітлінський В. В., Великоіваненко Г. І. Ризикологія в економіці та підприємстві. К. : КНЕУ, 2004. 480 с.
5. Дмитрієв І. А., Нестеренко В. Ю. Управління ризиком рейдерського захоплення підприємства: монографія. Х.: Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т., 2011. 163 с.
6. Лук'янова В. В., Свідерська А. В. Процедури управління ризиками як складова системи управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства. *Науковий вісник Полісся*. 2015. № 3 (3). С. 90–95. : сайт. URL : http://journals.urau.ua/nvp_chntu/article/view/60706/56445 (дата звернення : 01.05.2019).

7. Найт Ф. Риск, неопределенность и прибыль. М. : Дело, 2003. 360 с.
8. Ілляшенко С. М. Економічний ризик: Навчальний посібник. 2-ге вид., доп. перероб. К.: Центр навчальної літератури, 2004. 220 с.
9. Коленда Н. В. Стратегічний підхід до управління ризиками підприємства в умовах забезпечення його соціо-еколого-економічної безпеки. *Економіка і суспільство*. 2018. Випуск 15. С. 333–337. : сайт. URL : http://www.economyandsociety.in.ua/journal/15_ukr/52.pdf (дата звернення : 01.05.2019).
10. Проскура В. Ф., Білак Р. Г. Методологічні підходи до управління ризиками. *Економіка і суспільство*. 2017. Випуск 9. С. 599–607 : сайт. URL : http://www.economyandsociety.in.ua/journal/9_ukr/102.pdf (дата звернення : 01.05.2019).
11. Скопенко Н. С., Євсєєва. І. В., Москаленко В. О. Управління ризиками в проектному менеджменті : сайт. URL : http://www.investplan.com.ua/pdf/24_2013/11.pdf (дата звернення 01.05.2019).
12. План заходів Міністерства інфраструктури України з виконання Програми діяльності КМУ, Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» та Коаліційної угоди у 2015 році : сайт. URL : http://mtu.gov.ua/uk/show/road_area.html (дата звернення 01.05.2019).
13. Доброноженко О. В., Несветов О. О. Проблеми управління еколого-економічними ризиками на підприємствах будівельної індустрії. *Вісник ШНАУ. Розділ «Економіка та менеджмент»*. 2009. № 12 (38). С. 116–120.
14. Доброноженко О. В., Несветов О. О. Еколого-економічна оцінка функціонування дорожнього господарства. *Вісник ШНАУ. Розділ «Будівництво»*. 2013. № 8 (17). С. 99–102.

References

1. Harry, Markowitz (1952), Portfolio Selection, *The Journal of Finance*, Vol. 7, No. 1. P. 77–91.
2. William, F. Sharpe, Gordon, J. Alexander, Jeffrey, Bailey (2000), *Fundamentals of Investments*. Prentice-Hall. 816 p.
3. Bernstein, P. (2000), *Against the gods: Taming the risk* [Protiv bohov: ukroshchenye ryska], Olympus Business, Moscow, 400 p.
4. Vitsinsky, V. V., Velikoivanenko, G. I. (2004), *Riskology in Economics and Entrepreneurship* [Ryzykolojiya v ekonomitsi ta pidpryyemnytsvi], KNEU, Kiev, 480 p.
5. Dmitriev, I. A., Nesterenko, V. Yu. (2011), *Risk management of the raider capture of the enterprise: a monograph* Dmitriev I. A., Nesterenko V. Yu. *Risk management of the raider capture of the enterprise: a monograph*. [Upravlinnya ryzykom reyders'koho zakhoplennya pidpryyemstva: monohrafiya], KHNAHU, Kharkiv, 163 p.
6. Lukyanova, V. V., Sviderska, A. V. (2015), “Risk management procedures as a component of the system of management of foreign economic activity of the

enterprise” [“Protседury upravlinnya ryzykamy yak skladova systemy upravlinnya zovnishn'oekonomichnoyu diyal'nisty pidpryyemstva”], *Scientific bulletin Polesie*, No. 3 (3), P. 90–95, available at : http://journals.urau.ua/nvp_chntu/article/view/60706/56445 (last accessed 01.05.2019).

7. Knight, F. (2003), *Risk, uncertainty and profit* [*Risk, neopredelennost' i pribyl'*], Delo, M.: Дело, Moscow, 360 p.

8. Ilyashenko, S. M. (2004), *Economic risk: a study guide. 2nd ed.* [*Ekonomichnyy ryzyk: Navchal'nyy posibnyk. 2-he vyd., dop. pererob.*], Center for Educational Literature, Kiev, 220 p.

9. Kolenda, N. A. (2018), “Strategic Approach to Enterprise Risk Management in Conditions of Ensuring Its Socio-Ecological-Economic Security [“Stratehichnyy pidkhid do upravlinnya ryzykamy pidpryyemstva v umovakh zabezpechennya yoho sotsio-ekoloho-ekonomichnoyi bezpeky”], *Economics and Society*, Issue 15, P. 333–337, available at : http://www.economyandsociety.in.ua/journal/15_eng/52.pdf (last accessed 01.05.2019).

10. Proskura, V. F., Bilak, R. G. (2017), “Methodological approaches to risk management” [“Metodolohichni pidkhody do upravlinnya ryzykamy”], *Economics and Society*, Issue 9, P. 599–607, available at : http://www.economyandsociety.in.ua/journal/9_ukr/102.pdf (last accessed 01.05.2019).

11. Skopenko, N. S., Yevseyev, I. V., Moskalenko, V. O. , “Risk management in project management” [“Upravlinnya ryzykamy v proektnomu menedzhment”], available at : http://www.investplan.com.ua/pdf/24_2013/11.pdf (last accessed 01.05.2019).

12. “Action Plan of the Ministry of Infrastructure of Ukraine on the implementation of the Program of Activities of the Cabinet of Ministers of Ukraine, the Strategy of Sustainable Development "Ukraine 2020" and the Coalition Agreement in 2015” [“Plan zakhodiv Ministerstva infrastruktury Ukrayiny z vykonannya Prohramy diyal'nosti KMU, Stratehiyi staloho rozvytku «Ukrayina – 2020» ta Koalitsiynoyi uhody u 2015 rotsi”], available at : http://mtu.gov.ua/en/show/road_area.html (last accessed 01.05.2019).

13. Dobronozhenko, O. V., Nesvetov, O. O. (2009), “Problems of management of ecological and economic risks at the enterprises of the construction industry” [“Problemy upravlinnya ekoloho-ekonomichnymy ryzykamy na pidpryyemstvakh budivel'noyi industriyi”], *Bulletin of Sumy national agrarian University. Section "Economics and management"*, No. 12 (38), P. 116–120.

14. Dobronozhenko, O. V., Nesvetov, O. O. (2013), “Ecological and economic evaluation of the road economy” [“Ekoloho-ekonomichna otsinka funktsionuvannya dorozhn'oho hospodarstva”], *Bulletin of Sumy national agrarian University. Section "Construction"*, No 8 (17), P. 99–102.

УДК658.272:625.27; JEL: R 42

Юрченко О.В., Деділова Т.В. ОПТИМІЗАЦІЯ ЕКОЛОГІЧНИХ РИЗИКІВ ПРИ БУДІВНИЦТВІ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

Мета. Метою статі є обґрунтування та розробка теоретичних засад управління ризиками підприємств дорожнього господарства при будівництві та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг загального користування на основі формування бази їх екологічного страхування. **Методика дослідження.** В роботі використано наступні методи: діалектичний метод (при виявленні причинно-наслідкового зв'язку економічних і екологічних процесів в дорожньому виробництві); аналітичний метод (для систематизації інформації щодо формування бази екологічного страхування автодоріг); спостереження та узагальнення (для розробки рекомендацій щодо напрямів розвитку дорожнього господарства). **Результати.** В дослідженні розглянуто актуальні теоретичні питання оптимізації екологічних ризиків при будівництві та експлуатації автомобільних доріг. Встановлено зв'язок між системою еколого-економічних ризиків та процесом виробництва дорожніх робіт, що опосередковується через систему контролю за якістю виконання дорожньо-будівельних та ремонтних робіт. Розроблено блок-схему формування бази екологічного страхування автодоріг, що містить детальні рекомендації зі створення цільового фонду екологічного страхування автомобільних доріг. Наголошено на важливості створення такого фонду як дієвого механізму оптимізації екологічних ризиків при будівництві та експлуатації автомобільних доріг в Україні. **Наукова новизна.** Отримав подальший розвиток теоретико-методичний підхід до управління ризиками в дорожньому господарстві шляхом розробки блок-схеми формування бази екологічного страхування автодоріг, спрямованої на деталізацію структури цільового фонду екологічного страхування вітчизняних автошляхів. **Практична значущість.** Результати дослідження можуть слугувати методичними рекомендаціями органам державного управління при розробці регіональних програм з будівництва та експлуатації автодоріг, розвитку транспортної мережі регіону.

Ключові слова: дорожнє господарство, автомобільна дорога, екологічні ризики, страхування, фонд, управління.

УДК658.272:625.27; JEL: R 42

Юрченко О.В., Дедилова Т.В. ОПТИМИЗАЦИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ РИСКОВ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Цель. Целью статьи является обоснование и разработка теоретических основ управления рисками предприятий дорожного хозяйства при

строительстве и эксплуатационном содержании автомобильных дорог общего пользования на основе формирования базы их экологического страхования. **Методика исследования.** В работе использованы следующие методы: диалектический метод (при выявлении причинно-следственной связи экономических и экологических процессов в дорожном производстве); аналитический метод (для систематизации информации для формирования базы экологического страхования автодорог), наблюдения и обобщения (для разработки рекомендаций по направлениям развития дорожного хозяйства). **Результаты.** В исследовании рассмотрены актуальные теоретические вопросы оптимизации экологических рисков при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог. Установлена взаимосвязь между системой эколого-экономических рисков и процессом производства дорожных работ, которая опосредуется через систему контроля качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ. Разработана блок-схема формирования базы экологического страхования автодорог, содержащая подробные рекомендации по созданию целевого фонда экологического страхования автомобильных дорог. Подчеркнута важность создания такого фонда как действенного механизма оптимизации экологических рисков при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог в Украине. **Научная новизна.** Получил дальнейшее развитие теоретико-методический подход к управлению рисками в дорожном хозяйстве путем разработки блок-схемы формирования базы экологического страхования автодорог, направленной на детализацию структуры целевого фонда экологического страхования отечественных автомобильных дорог. **Практическая значимость.** Результаты исследования могут служить методическими рекомендациями органам государственного управления при разработке региональных программ по строительству и эксплуатации автодорог, развития транспортной сети региона.

Ключевые слова: дорожное хозяйство, автомобильная дорога экологические риски, страхование, фонд, управление.

UDC 658.272:625.27; JEL: R 42

Yurchenko O., Dedilova T. OPTIMIZATION OF ENVIRONMENTAL RISKS DURING THE CONSTRUCTION AND OPERATION MAINTENANCE OF HIGHWAYS

Purpose. The purpose of the article is to substantiate and develop the theoretical principles of risk management of road economy enterprises during the construction and operation maintenance of highways on the basis of the formation of their ecological insurance base. **Methodology of research.** The following methods were used in the research. The dialectical method was used for identifying causal link of economic and environmental processes in road production. The analytical method was applied for systematization of information for the formation of the base of environmental insurance of highways. The observation and generalization were

relevance for the development of recommendations for the directions of development of the road economy. **Findings.** The research considers actual theoretical questions of optimization of environmental risks during the construction and operation maintenance of highways. The connection between the system of ecological and economic risks and the process of production of road works, which is mediated through a system of control over the quality of road construction and maintenance work, was established. The block diagram of the formation of the base of the ecological insurance of highways has been developed, which contains detailed recommendations for the formation of a trust fund for ecological insurance of highways. The importance of creating such a fund as an effective mechanism to optimize ecological risks in the construction and operation maintenance of roads in Ukraine was underlined. **Originality.** The theoretical and methodological approach to risk management in road economy was further developed by formation of block diagram base of the ecological insurance of highways, aimed at detailing the structure of the fund of ecological insurance of domestic roads. **Practical value.** The results of the research can be used as guidelines for the public administration in the development of regional programs for the construction and operation maintenance of highways, development of transport network of the region.

Key words: road economy, highways, ecological risks, insurance, fund, management.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Юрченко Оксана Вікторівна – кандидат економічних наук, Сумський національний аграрний університет, доцент кафедри будівельного виробництва, м. Суми, Україна; e-mail: vitaboris1979@ukr.net. Моб. 066-716-76-80.

Юрченко Оксана Викторовна – кандидат экономических наук, Сумской национальный аграрный университет, доцент кафедры строительного производства, г. Сумы, Украина.

Yurchenko Oksana – Candidate of Science (Economics), Sumy National Agrarian University, Associate Professor at the Department of Construction, Sumy, Ukraine.

Деділова Тетяна Вікторівна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: dedilova@ukr.net; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3924-979X>. Моб. 050-281-83-28.

Дедилова Татьяна Викторовна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина.

Dedilova Tetiana – Candidate of Science (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА

Збірник наукових праць

Харківського національного автомобільно-дорожнього університету

№ 1 (22) – 2019

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації

КВ№23528-13368ПП від 02.08.2018 р.,

видане Державною реєстраційною службою України

Відповідальна за випуск

Блага В.В.

В авторській редакції