Міністерство освіти і науки України

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Проблеми і перспективи розвитку підприємництва

збірник наукових праць

№ 2 (29), 2022

Харків

2022

Засновник і видавець – Харківський національний автомобільно-дорожній університет

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».

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації ***КВ№23528-13368ПР*** *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 ***IndexCopernicus***

Друкується за рішенням Вченої ради Харківського національного автомобільно-дорожнього університету дозвіл ***№ 48/22/4.5 від 29.11.2022 р.***

Редакційна колегія

Головний редактор: **Щербак Валерія Геннадіївна**, докт. екон. наук, професор, професор 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, проректор з наукової роботи, Харківський національний автомобільно-дорожній університет (ХНАДУ)

Відповідальний секретар: **Дмитрієва Оксана Іллівна,** докт. екон. наук, доцент, завідувач кафедри економіки і підприємництва, ХНАДУ

Члени редколегії:

Васіляускайте Аста, докт. екон. наук, професор, завідувач кафедри фінансової індустрії, Університет Миколаса Ромериса, Литва;

Картасова Єкатерина, PhD, доцент кафедри обліку та фінансів, Університет Мідлсекса, Велика Британія;

Криворучко Оксана Миколаївна, докт. екон. наук, професор, завідувач кафедри менеджменту, ХНАДУ;

Лаце Наталія, докт. екон. наук, професор, завідувач кафедри корпоративних фінансів та економіки, Ризький технічний університет, Латвія;

Левченко Ярослава Сергіївна, докт. екон. наук, доцент, доцент кафедри економіки і підприємництва, ХНАДУ;

Брітченко Ігор Геннадійович, докт. екон. наук, професор, професор кафедри технічних та економічних наук, Державний вищий навчальний заклад імені проф. Станіслава Тарновського, Польща;

Міщенко Володимир Акимович, докт. екон. наук, професор, професор кафедри обліку і фінансів, академік Академії наук Нью-Йорка (США), Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»;

Попова Надія Василівна, докт. екон. наук, професор, директор ТОВ «Міжнародний маркетинг-центр»;

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, докт. екон. наук, доцент, лауреат Премії Верховної Ради України, декан факультету управління та бізнесу, ХНАДУ;

Шинкаренко Володимир Григорович, докт. екон. наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України, професор кафедри менеджменту, ХНАДУ**.**

Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. − № 2 (29) – 2022. – Харків: ХНАДУ, 2022. – 144 с.

Адреса видавця:
61002, вул. Ярослава Мудрого, 25
Харків, Україна
Контактний телефон/факс:
(057) 738-77-87 − відповідальний секретар
E-mail: ***oksanahnadu@gmail.com***
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, 2021
© ХНАДУ, 2021

ЗМІСТ

Бабайлов В.К., Шершенюк О.М.	**Визначення основних аспектів соціальної відповідальності**	**4**
Бабайлов В.К., Шершенюк О.М.	**Усунення деяких недоліків викладання навчальної дисципліни «Економічна теорія»**	**14**
Непран А. В., Солопун Н. М.	**Фактори уповільнення цифровізації та пріоритетні заходи щодо їх подолання**	**23**
Кудрявцев В.М.	**Фактори сталого розвитку транспортної інфраструктури**	**32**
Кирчата І.М., Кирчатий Ю.В.	**Проблеми повоєнної відбудови та стратегія розвитку підприємництва**	**47**
Нестеренко В.Ю., Сідельнікова В.К.	**Міжнародна трудова міграція як визначний сучасний аспект розвитку національної економіки України**	**56**
Нестеренко В.Ю., Шевченко В.О., Осьмірко І.В.	**Особливості фінансового оздоровлення підприємства в кризових умовах розвитку національної економіки**	**64**
Даниленко Є.С.	**Державне регулювання розвитку ринку легкових автомобілів: вітчизняний та міжнародний досвід**	**73**
Прокопенко М.В., Костенко Ю.О.	**Удосконалення механізму оплати праці за допомогою мотиваційно-стимулюючих складових «змагальних» технологій та надтарифних виплат**	**92**
Шевченко І.Ю., Цема В.Є.	**Кластерно-картографічний аналіз ринку освітніх послуг ЗВО України за критерієм інтернаціоналізації**	**106**
Деділова Т. В. Кононенко Я.В., Андрух С.Л.	**Інтерактивні онлайн дошки як засіб активізації діяльності підходу у підготовці фахівців економічних та технічних спеціальностей**	**123**
Дмитрієв І.А., Дмитрієва О.І.	**Економічні проблеми розвитку та функціонування пасажирських автобусних станцій**	**134**

УДК 338.242; 316.334 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.4
JEL Classification: M14

ВИЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ АСПЕКТІВ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Бабайлов В.К., канд. економ. наук, доцент,
Шершенюк О.М. канд. економ. наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Поняття «Соціальна відповідальність» вперше введено ще Аристотелем. Саме Аристотелем сформульована концепція свободи волі, яка не спростована й до сьогодні і знаходить використання у теорії і практиці організації відповідальності. У неї визначений зв'язок відповідальності і свободи волі. Однак й досі існує різне трактування багатьох аспектів соціальної відповідальності. Як свідчить огляд літературних джерел, їх автори концентрують увагу в основному на визначенні неосновних, другорядних аспектів соціальної відповідальності. Розповсюджені й помилки у розумінні відповідальності: відповідальність зводять навіть лише до рис характеру людини. Існує ігнорування таких важливих аспектів відповідальності, як її сутність, зміст, місце існування, характер зв'язку з правилами моралі і права. А це веде не тільки до проблем теоретичного, але й практичного характеру, й, перш за все, до головної проблеми – неадекватності засобів покарання характеру порушення встановлених у соціуму правил. Аналіз останніх досліджень і публікацій щодо соціальної відповідальності привели авторів статті до висновку, що ця проблема практики не може бути вирішена без поглиблення рівня знань важливіших аспектів соціальної відповідальності. Для цього необхідно вирішити такі складові цієї проблеми, яка стає виключне актуальною: різне трактування соціальної відповідальності; відсутність визначення змісту, сутності і місця відповідальності, а також її зв'язку з правом і мораллю, як джерел ключових правил усіх соціумів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Він свідчить про те, що у них дійсно присутні: різне трактування соціальної відповідальності; концентрація уваги на другорядних її аспектах; існують й банальні, елементарні помилки у її розумінні.

Для отримання найбільш ефективних результатів аналізу авторами була обрана невелика кількість, але найбільш репрезентативних літературних джерел, в яких, у свою чергу, проведено дослідження розуміння відповідальності багатьох авторів. Так, в [1] дійсно визначаються такі її аспекти, які належать до різних сфер діяльності: «Відповідальність – загально-соціологічна категорія… Відповідальність означає усвідомлення суті та значення діяльності, її наслідків для суспільства і соціального розвитку, вчинків особи з погляду інтересів суспільства або певної групи… Відповідальність як така – не юридичний термін, а соціологічний…».

У [1] відмічається визначення відповідальності й у сферах психології і філософії: «У психологічній літературі існує безліч підходів до визначення поняття «відповідальність» та до її основних характеристик. Це пов'язано з тим, що на сучасному етапі розвитку суспільства перед людиною ставляться нові вимоги до її суб'єктивних особистісних властивостей, таких як самостійність, ініціативність та відповідальність».

У філософії: «З аналізу поняття «відповідальність» … зрозуміло, що спочатку це питання розглядалося у філософському контексті, враховуючи особливості епохи, розуміння відповідальності мало чітко виражений ідеологічний характер… Тут можна простежити сформований тогочасною ідеологією образ відповідальності». Але автор не розкриває, який же цей образ. Головне що тут теж нема визначення основних аспектів відповідальності.

Більш за те, автор не запобігає помилці при визначенні сенсу відповідальності: «Найбільш розповсюдженим у філософських дослідженнях є аналіз відповідальності як риси характеру, подібної до сміливості». Автори даної статті вважають, що звичайно риси характеру людини впливають на відповідальність, але самі вони не є відповідальністю.

Існує й таке помилкове уявлення соціальної відповідальності автором [1]: «Наприклад, С. Рубінштейн говорить, що відповідальність є втіленням істинного, найглибшого, принципового ставлення до життя».

Не запобігає автор висвітленню й таких уявлень несуттєвих аспектів відповідальності в [1]: «Можна визначати відповідальність як вірність самому собі, довіру моральному змісту власних почуттів та впевненість у своїй правоті…».

А далі відповідальність теж розуміється як риса характеру суб’єкту: «Також відповідальність як особистісна якість розглядається у дослідженнях І. Беха».

Для авторів статті особливо неприпустимим є приведений у [1] погляд на відповідальність К. Мудзибаєва, «… який визначав відповідальність як певну якість, що характеризує «соціальну типовість» особистості. Він виділяв такі найголовніші характеристики відповідальності як: точність, обов'язковість, пунктуальність, чесність, справедливість, готовність відповідати за наслідки власних дій, принциповість...». Але, якщо припустити, що це справді так, то виникає питання: Хіба може існувати відповідальність за такі позитивні риси характеру? Як можливо карати людину за це? На думку авторів даної статті, навпаки, якщо людина дотримується таких якостей, тобто не порушує правил соціуму, вона не тільки не залучається до відповідальності, а навпаки гідна подяки, а не покарання. Тут справа у тому, що деякі автори не запобігають розповсюдженій логічній (точніше, термінологічній) пасці – ототожнення двох виключно протилежних понять, понять-антиподів у певному сенсі: «соціальна відповідальність людини» і «соціально-відповідальна людина»: соціально-відповідальна людина – це людина, яка взагалі не порушує правила соціуму, й тому не може залучатися до відповідальності, вона взагалі не має відношення до відповідальності, крім одного – вона проти порушення будь-яких правил

соціуму. Порушує правила якраз «соціально-невідповідальна людина».

У [1] відмічається й таке розуміння відповідальності К. Роджерсом, якій «… визначає відповідальність як головну ознаку сформованої особистості. Самовизначення – сутнісна ознака природи людини, тому кожен відповідальний за те, чим він є».

Наприкінці у [1] стверджується: «Відповідальність є характеристикою будь-яких реальних людських відносин та стосується майже всіх аспектів людської діяльності. Це одна з найважливіших характеристик людини, яка є ознакою моральної зрілості у регулюванні суспільних відносин. Свій прояв відповідальність знаходить у характері особистості». Виникає однак питання: так відповідальність – це характеристика людини, або характеристика будь-яких реальних людських відносин? На думку авторів статті причина таких суперечливих суджень про відповідальність в тому, що автори ведуть розмову про відповідальність, сутність якої вони ухиляються визначати. Тому відповідальність визначається ними виключне рисами характеру людини.

Особливо важливого значення, на думку авторів статті, набуває дослідження характеру зв'язку відповідальності і свободи. У [2] відмічається такий зв'язок відповідальності зі свободою: «В різних дослідженнях та концепціях відповідальність розуміється як свобода вибору, волі та засобів існування або як дотримання моральних норм, як спосіб реалізації життєвої позиції або як спосіб самореалізації особистістю своєї сутності».

Автори статті вважають за необхідне висловити таке судження щодо приведеної цитати. Відповідальність не може бути ототожнена зі свободою волі: відповідальність настає тільки після реалізації свободи волі. Відповідальність і свобода волі – це два різних явища, хоча і тісно пов'язаних між собою.

Й ще одне зауваження щодо приведеної цитати, щодо розуміння відповідальності, як дотримання моральних норм. Якщо розуміти відповідальність як дотримання моральних норм, то встає питання: а чим же тоді є порушення моральних норм.

Ну, й неможливо взагалі уявити собі таке, що відповідальність (яка настає саме як наслідок порушення встановлених у соціуму норм) може трактуватись як спосіб реалізації життєвої позиції або як спосіб самореалізації особистістю своєї сутності.

У [3] також трактується зв'язок відповідальності і свободи: «В історії філософії ідея відповідальності знайшла свій розвиток у зв'язку з темами свободи (свободи волі, прийняття рішення, свободи дії), причинності і вини. Однак розуміння відповідальності залежить від розуміння свободи. На думку В. Канке, в етиці свободи заохочується свавілля індивіда, свобода без кордонів перетворюється на безвідповідальність. Відповідальність вище за свободу, вважає вчений».

На думку авторів статті свобода – це явище і поняття, яке не менш складне, ніж відповідальність. Свобода може по-різному проявлятися у різних ситуацій і у різних людей. Тому, неможливо говорити про свободу взагалі,

необхідно вести мову про конкретний вид свободи в залежності від контексту. У контексті відповідальності необхідно дотримуватися підходу, який використав ще Аристотель, коли він досліджував походження відповідальності. Аристотель при цьому використовує тільки один конкретний вид свободи – свободу волі.

Невирішені складові загальної проблеми. Це відсутність визначення сутності, змісту і місця відповідальності. Необхідним буде і встановлення зв'язку цих аспектів відповідальності з правом і мораллю, як джерел ключових правил усіх соціумів.

Формулювання мети статі. Метою статті й стало визначення цих складових проблеми. Для її досягнення були поставлені такі задачі: визначити сутність, зміст, місце відповідальності; встановити зв'язок цих аспектів відповідальності з правом і мораллю; узагальнити отримані результати.

Методики дослідження: огляд літературних джерел, історичного-логічного Гегеля, 2С70, ВЄО, індукція-дедукція, теорія методу Бабайлова.

Виклад основного матеріалу дослідження. При вирішенні задач з визначення відповідальності автори вважали, що вона, перш за все, відповідає на питання – відповідальність за що? Й найзагальнішою відповіддю на це питання може бути тільки така – за негативну дію, негативну діяльність, за її негативні наслідки; а конкретно – за порушення правил, встановлених у соціумі. За дотримання цих правил відповідальність не існує.

Й що можливо впевнено стверджувати, що вся практика людства свідчить про те, що будь-яка діяльність має такі основні дії: встановлення правил діяльності; мотивацію, стимулювання, заохочення для їх виконання; порушення правил діяльності; покарання за порушення правил діяльності; організацію відповідності, адекватності засобів покарання скоєному порушенню. При цьому, акцент в будь-якій діяльності, і у вищій освіті зокрема, робиться в основному на перших двох формах. Але практика менеджменту, бізнесу, підприємництва, економіки свідчить про значне розповсюдження і порушення правил діяльності, причому не тільки із-за незнання правил, а навпаки, усвідомлене, тому що це надає можливість отримати «легкі» прибутки. Тому, вільно чи невільно виникає реальна і гостра необхідність у покараннях за порушення правил діяльності, які вже трапились у соціуму. Ось ці два елементи (порушення правил і покарання за це) і встановлюють зміст відповідальності.

А вже з цього визначається й місце відповідальності – воно тільки там, де виникають два явища: порушення правил соціуму і покарання за це. Тобто, у дійсності відповідальність відповідає на два питання: за що? і як?

До речі, невиконання або неадекватність покарання скоєному порушенню є також особливою формою порушення правил – це порушення посадового обов'язку, який є однією з форм правил соціуму. Тому відповідальність – це не просто порушення правил і покарання за це, а покарання адекватне скоєному порушенню. А з цього вже слідує визначення найважливішого аспекту відповідальності – її сутності: «Сутність відповідальності – це організація адекватності засобів покарань характеру порушень правил соціуму».

Однак, засоби покарань зобов'язані встановлюватися теж згідно правил. Й такі особливі правила встановлюються правом (юриспруденцією), мораллю, етикою. Встановлення зв'язку головних аспектів відповідальності з правом, мораллю, етикою й було вирішено у четвертій задачі, де автори з задоволенням використовували інформацію з сімох літературних джерел [4-10].

Так, у [4, 5] встановлено, що «слово «етика» походить з давньогрецької мови. Етика вивчає та упорядковує закономірності й принципи моралі. В цьому основний зв'язок етики і моралі. Термін «мораль» (від латинського *moralis* – моральний; *mores* – звичаї; *mos, moris* – характер, звичай) латинський замінник терміну «етика». Мораль є одним із способів нормативного регулювання поведінки людини.

З мораллю тісно пов'язане право. У даній статті інтерес представляють, перш за все, загальні принципи, правила, норми права. До загальних автор [6] відносить такі принципи: свободи; справедливості; рівності відповідальності перед законом; гуманізму; демократизму; законності та відповідальності за вину громадян і посадових осіб.

Крім загальних принципів права *існують і галузеві* принципи права, які притаманні конкретній галузі права. Вони серед іншого визначають специфіку певної галузі. Наприклад, принцип рівності сторін у майнових відносинах – у цивільному праві; принцип забезпечення свободи праці – у трудовому праві.

Міжгалузеві принципи права характерні декільком близьким галузям права. Наприклад, принципи гласності, змагальності сторін і незалежності судочинства – у кримінально-процесуальному та цивільно-процесуальному праві; принципи матеріальної відповідальності – у цивільному та трудовому праві.

Відмінність моралі і права встановлене у [7]: «Юридичний закон ґрунтується на владному примусі, а моральний закон звертається лише до совісті».

У [8] відображені думки видатного соціального філософа – Еммануїла Канта щодо зв'язку права і моралі зі справедливістю: «Кант вперше виключно конкретно позначив справедливість як моральну і правову. На його думку, правова справедливість повинна насаджуватися в суспільстві примусовим чином; тільки в цьому випадку можна розраховувати на здійснення й моральної справедливості… Кінцева мета юридичної (правової) справедливості – зробити можливим здійснення моральної справедливості, однак юридична справедливість повинна захищати, а не примушувати до моральної справедливості. Саме і тільки в умовах юридичної (правової) справедливості людина вільна здійснити моральну справедливість».

У [9] відмічаються загальні (схожі, спільні) риси права і моралі. Але разом з тим, норми права і норми моралі все ж відрізняються. Саме у цьому причина існування суттєво різного характеру відповідальності за порушень правил моралі і права. Так, на недотримання моральних норм реагують саме суспільство, його громадянські інститути, колективи. Але для забезпечення правових норм застосовуються ще й міри державного примусу.

У [10] теж підкреслюється різний характер відповідальності за порушення і різний порядок реалізації відповідальності: «Форми юридичної відповідальності, тобто, права та порядок її реалізації строго регламентовані законом. Але інший характер носить відповідальність за порушення норм моралі. Тут немає ні встановлених форм, ні чіткої процедури…».

Висновки з проведеного дослідження. Остаточні результати проведеного дослідження зводяться до таких основних висновків:

– введені такі нові й важливі поняття й їх зв'язок: «соціально-відповідальна людина», «соціально-невідповідальна людина» і «соціальна відповідальність людини» – перша не має відношення до будь-якої відповідальності;

– визначена сутність відповідальності як організація адекватності засобів покарань характеру порушень правил соціуму;

– обґрунтований зміст відповідальності, який включає два елементи (порушення правил і покарання за це);

– встановлено місце відповідальності (відповідальність тільки там, де виникають обов'язково два явища: порушення правил соціуму і покарання за це);

– доведений зв'язок відповідальності з правом і мораллю (настає суттєво різна відповідальність при порушенні правил моралі і норм права);

– з'ясовано, що за своєю природою відповідальність завжди *соціальна*, а за характером порушення правил і покарання за це – юридична, моральна, професійна, політична тощо.

Автори впевнені, що поглиблення рівня знань соціальної відповідальності сприятиме досягненню адекватності засобів покарання характеру порушення встановлених у соціуму правил.

Перелік посилань

1. *Відповідальність*: веб-сайт. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/% (дата звернення: 24.09.2022).

2. *Відповідальність*: веб-сайт. URL:https://www.wiki.uk-ua.nina.az/% (дата звернення: 12.10.2022).

3. *Професійна відповідальність: сутність та структура*: веб-сайт. URL: https://nauka.udpu.edu.ua/1-2-profesijna-vidpovidalnist-sutnist-ta-stuktura/ (дата звернення: 05.10.2022).

4. *Етика, мораль, моральність: походження термінів*: веб-сайт. URL: http://www.etica.in.ua/etika-moral-moral-nist-pohodzhennya-terminiv/ (дата звернення: 05.10.2022).

5. *Мораль і Етика*: веб-сайт. URL: https://sites.google.com/a/dokagroup.com.ua/dzerelo-znan/moral-i-etika (дата звернення: 05.10.2022).

6. *Право Матеріал з Вікіпедії – вільної енциклопедії*: веб-сайт. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/% (дата звернення: 05.10.2022);

7. Євхутич І.М. Мораль і право в системі соціальних уявлень та їх місце й роль у діяльності Національної поліції України: монографія. Львів: ЛьвДУВС, 2017. 212 с. URL: http://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/400/ (дата звернення: 05.10.2022).

8. Бабайлов В.К., Приходько Д.О. Визначення основних аспектів соціальної економіки. Економічні та безпекові виклики сучасного бізнес-середовища: колективна монографія / За заг. ред. д.е.н., проф. Т. В. Полозової. Харків: ХНУРЕ, 2020. с. 56-65.

9. Калетник О.М. *Теоретико-правовий аналіз відмінностей права і моралі*: веб-сайт. URL: http://kul.kiev.ua/images/chasop/2013_1/yyyyy/52.pdf (дата звернення: 05.10.2022) .

10. *Право і мораль*: веб-сайт. URL: https://studies.in.ua/krestovska-nm-teorija-derzhavy-i-prava/1534-125-129-pravo-moral.html (дата звернення :5.10.2022).

References

1. Responsibility [Vidpovidalnist], *Wikipedia*, available at: https://uk.wikipedia.org/wiki/% (last accessed 24.09.2022).

2. Responsibility [Vidpovidalnist], *Wikipedia*, available at: https://www.wiki.uk-ua.nina.az/% (last accessed 24.09.2022).

3. Professional responsibility: essence and structure [Profesiina vidpovidalnist: sutnist ta struktura], available at: https://nauka.udpu.edu.ua/1-2-profesijna-vidpovidalnist-sutnist-ta-stuktura/ (last accessed 05.10.2022).

4. Ethics, morality, morality: the origin of the terms [Etyka, moral, moralnist: pokhodzhennia terminiv], available at: http://www.etica.in.ua/etika-moral-moral-nist-pohodzhennya-terminiv/ (last accessed 05.10.2022).

5. Morality and Ethics [Moral i Etyka], available at: https://sites.google.com/a/dokagroup.com.ua/dzerelo-znan/moral-i-etika (last accessed 05.10.2022).

6. Right Material from Wikipedia - the free encyclopedia [Pravo Material z Vikipedii – vilnoi entsyklopedii], *Wikipedia*, available at: https://uk.wikipedia.org/wiki/% (last accessed 05.10.2022).

7. Yevkhutych, I.M. (2017). *Morality and law in the system of social ideas and their place and role in the activities of the National Police of Ukraine [Moral i pravo v systemi sotsialnykh uiavlen ta yikh mistse y rol u diialnosti Natsionalnoi politsii Ukrainy]: monografiya*. Lviv: LvDUVS, 212 p.

8. Babailov, V.K., Prykhodko, D.O. (2020). Definition of the main aspects of the social economy. *Economic and security challenges of the modern business environment [Vyznachennia osnovnykh aspektiv sotsialnoi ekonomiky. Ekonomichni ta bezpekovi vyklyky suchasnoho biznes-seredovyshcha]: monografiya*. Kharkiv: KhNURE, p. 56-65.

9. Kaletnyk, O.M. (2013). Theoretical and legal analysis of the differences between law and morality [Teoretyko-pravovyi analiz vidminnostei prava i morali],

available at: http://kul.kiev.ua/images/chasop/2013_1/yyyyy/52.pdf (last accessed 05.10.2022).

10. Law and morality [Pravo i moral], available at: https://studies.in.ua/krestovska-nm-teorija-derzhavy-i-prava/1534-125-129-pravo-moral.html (last accessed 05.10.2022).

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 338.242; 316.334; JEL Classification: M14

Бабайлов В.К., Шершенюк О.М. ВИЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ АСПЕКТІВ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Поняття «Соціальна відповідальність» вперше введено ще Аристотелем. Саме Аристотелем сформульована концепція свободи волі, яка не спростована й до сьогодні і знаходить використання у теорії і практиці організації відповідальності. У неї визначений зв'язок відповідальності і свободи волі. Однак й досі існує різне трактування багатьох аспектів соціальної відповідальності. Як свідчить огляд літературних джерел, їх автори концентрують увагу в основному на визначенні неосновних, другорядних аспектів соціальної відповідальності. Розповсюджені й помилки у розумінні відповідальності: відповідальність зводять навіть лише до рис характеру людини. Існує ігнорування таких важливих аспектів відповідальності, як її сутність, зміст, місце існування, характер зв'язку з правилами моралі і права. А це веде не тільки до проблем теоретичного, але й практичного характеру, й, перш за все, до головної проблеми – неадекватності засобів покарання характеру порушення встановлених у соціуму правил. Аналіз останніх досліджень і публікацій щодо соціальної відповідальності привели авторів статті до висновку, що ця проблема практики не може бути вирішена без поглиблення рівня знань важливіших аспектів соціальної відповідальності. Для цього необхідно вирішити такі складові цієї проблеми, яка стає виключне *актуальною*: різне трактування соціальної відповідальності; відсутність визначення змісту, сутності і місця відповідальності, а також її зв'язку з правом і мораллю, як джерел ключових правил усіх соціумів. ***Метою*** статті й стало вирішення цих складових проблеми, що потребує визначення цих важливих аспектів відповідальності. Для її досягнення були поставлені такі *задачі*: визначити сутність, зміст, місце відповідальності; встановити характер зв'язку цих аспектів відповідальності з правом і мораллю; узагальнити отримані результати. ***Методики дослідження:*** огляд літературних джерел, історичного-логічного Гегеля, 2С70, ВЄО, індукція-дедукція, теорія методу Бабайлова. ***Результати:*** визначена сутність відповідальності як організація адекватності засобів покарань характеру порушень правил соціуму; обгрунтований зміст відповідальності, який включає два елементи (порушення правил, встановлених у соціуму, і організація адекватних ним засобів покарання); встановлене місце відповідальності (відповідальність існує тільки там, де виникають обов'язково два явища: порушення правил соціуму і організація адекватних засобів

покарання за це; доведений характер зв'язку відповідальності зі правом і мораллю (настає суттєво різна відповідальність при порушенні правил моралі і норм права); з'ясовано, що за своєю природою відповідальність завжди є соціальною, а за характером порушення правил і покарання за це існує юридична, моральна, професійна, політична відповідальність тощо. ***Наукова новизна:*** вперше визначена сутність відповідальності; обгрунтований зміст відповідальності; встановлене місце відповідальності; доведений характер *зв'язку* відповідальності з правом і мораллю; з'ясована соціальна природа будь-якої відповідальності. ***Практична значимість:*** саме поглиблення рівня знань соціальної відповідальності сприятиме досягненню адекватності засобів покарання характеру порушення встановлених у соціуму правил.

Ключові слова: соціум; правила; відповідальність; покарання; свобода; право; мораль; обов'язки; справедливість.

UDC 338.242; 316.334; JEL Classification: M14

Babaylov V., Shershenyuk O. DEFINITION OF THE MAIN ASPECTS OF SOCIAL RESPONSIBILITIES

Abstract. The concept of "Social responsibility" was first introduced by Aristotle. It was Aristotle who formulated the concept of free will, which has not been refuted to this day and is used in the theory and practice of the organization of responsibility. She has a certain connection between responsibility and freedom of will. However, there are still different interpretations of many aspects of social responsibility. As evidenced by the review of literary sources, their authors focus mainly on defining non-main, secondary aspects of social responsibility. Mistakes in the understanding of responsibility are also widespread: responsibility is even reduced to only the traits of a person's character. There is ignoring of such important aspects of responsibility as its essence, content, place of existence, nature of connection with the rules of morality and law. And this leads not only to problems of a theoretical, but also a practical nature, and, above all, to the main problem - the inadequacy of the means of punishment for the violation of the rules established in society. Analysis of the latest research and publications on social responsibility led the authors of this article to the conclusion that this problem of practice cannot be solved without deepening the level of knowledge of more important aspects of social responsibility. For this, it is necessary to solve the following components of this problem, which is becoming extremely urgent: different interpretations of social responsibility; lack of definition of the content, essence and place of responsibility, as well as its connection with law and morality, as sources of key rules of all societies. ***The aim*** of the article was to solve these components of the problem, which requires the definition of these important aspects of responsibility. To achieve it, the following ***tasks*** were set: to determine the essence, content, place of responsibility; establish the nature of the relationship between these aspects of responsibility and law and morality; summarize the obtained results. ***Research methods****:* review of literary sources, historical-logical Hegel, 2C70, VEO, induction-deduction, theory of Babailov's method. ***Results****:* the essence of responsibility is defined as the

organization of the adequacy of the means of punishment for violations of the rules of society; reasonable content of responsibility, which includes two elements (violation of the rules established by society and the organization of adequate means of punishment); established place of responsibility (responsibility exists only where two phenomena necessarily occur: violation of social rules and the organization of adequate means of punishment for it; proven nature of the connection of responsibility with law and morality (responsibility is significantly different in the event of violation of moral rules and legal norms); it was found out that by its nature responsibility is always social, and according to the nature of breaking the rules and the punishment for it, there is legal, moral, professional, political responsibility, etc. ***Scientific innovation****:* the essence of responsibility was determined for the first time; the justified content of responsibility; the place of responsibility was established; the nature of the connection of responsibility with law and morality is proven; the social nature of any responsibility is clarified. ***Practical significance****:* it is the deepening of the level of knowledge of social responsibility that will contribute to the achievement of the adequacy of the means of punishment for the violation of the rules established in society.

Keywords*:* society; rules; responsibility; punishment; freedom; right; morality; responsibilities; justice.

Відомості про авторів / About the Authors

Бабайлов Василь Кузьмич – кандидат економічних наук, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: super_super-kod@ukr.net; ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1451-7222. Моб. (050) 139-27-76.

Babailov Vasil – PhD, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate professor of the 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. (050) 151-30-09.

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

УДК 330.8 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.14
JEL Classification: A 22, B 10, B 20

УСУНЕННЯ ДЕЯКИХ НЕДОЛІКІВ ВИКЛАДАННЯ НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ «ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ»

Бабайлов В. К., канд. економ. наук, доцент,
Шершенюк О.М. канд. економ. наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. «Економічна теорія» – найважливіша навчальна економічна дисципліна. Саме вона створює основи засвоєння інших економічних дисциплін і ознайомлює з багатим досвідом практичної економічної діяльності. Однак, як показав багаторічний досвід її викладання авторами публікації, різні автори в значній мірі по-різному або неналежне й навіть помилково здійснюють акценти щодо трактування важливих аспектів деяких економічних понять. Це суттєво зніжує якість підготовки студентів, їх кваліфікацію як майбутніх організаторів економічної діяльності у сфері менеджменту, бізнесу, підприємництва. Тому, усунення цих недоліків є актуальними складовими проблеми удосконалення викладання навчальної дисципліни «Економічна теорія».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Він свідчить про те, що у літературних джерелах дійсно присутні різні або неналежні й навіть помилкові акценти щодо трактування таких важливих аспектів економічних понять як предмет економіки; походження поняття «економіка»; існування споживчої вартості; сутність міновій вартості; сутність і зміст соціальної економіки.

Так, предмет економіки визначається: в [1] як поведінка суб'єктів у процесі вибору способів оптимального використання обмежених ресурсів з метою задоволення зростаючих потреб індивіда та суспільства; в [2] як синонім слова «господарство» і як назва науки про господарювання; в [3] трактується предмет не економіки у цілому, а як предмет економічної науки, як проблеми ефективного використання обмежених виробничих ресурсів та управління ними; в [4] економіка трактується як наука про господарювання; в [5] визначається предмет економічній теорії як виробничі відносини, а також економічні закони.

Відносно походження поняття «економіка» правильно підкреслюється, що термін «економіка» вперше ввів Ксенофонт. Але при цьому неналежна увага приділяється тому, що поняття «економіка» він визначав зовсім не в сучасному, не теперішньому вигляді, не як організацію вартості. Він взагалі, на відміну від Аристотеля, навіть не використовує ні термін, ні поняття «вартість»[6].

Щодо споживчої вартості досі у всієї світової літературі і практики існує невиправдана увага до неї. Й це незважаючи на те, що в [7] у 2019 році суворо обґрунтовано про повну відсутність споживчої вартості взагалі.

При трактуванні мінової вартості існує досі недостатньо глибоке розуміння її сутності. Так, в [8] мінова вартість визначається як певна кількість споживчої вартості.

З приводу сутності і змісту соціальної економіки присутнє достатньо розпливчасте їх визначення. В [9] соціальна економіка визначається як «…сукупність соціально-економічних стосунків між людьми, які виникають у процесі виробництва, розподілу, обміну та споживання матеріальних благ і послуг за умови обмежених ресурсів». Й тут нема заперечень. Але конкретно, про які стосунки йде мова – автор не розкриває.

А далі соціальна економіка зводиться автором тільки до науки, тобто чомусь ігнорується реальний факт багатішої практики соціальної економіки, яка до речи, існує ще з часів Аристотеля: «У найбільш загальному вигляді «соціальна економіка» – це наука про сучасне цивілізоване громадянське суспільство».

Невирішені складові загальної проблеми. Це недоліки викладання навчальній дисципліни «Економічна теорія»; вони фактично вже сформульовані авторами статті і підтверджені при аналізі останніх публікацій.

Формулювання мети статі. Метою статті й стало усунення недоліків викладання навчальної дисципліни «Економічна теорія». Для її досягнення були поставлені такі задачі:

- обґрунтувати істинний предмет економіки;
- акцентувати увагу на дійсному сенсі терміну «економіка» Ксенофонта;
- звернути увагу на відсутність так званої «споживчої вартості»;
- аргументувати мінову вартість як звичайну трудову вартість;
- визначити саму сутність і зміст соціальної економіки.

Методики дослідження: огляд літературних джерел, історично-логічного Гегеля, 2С70, ВЄО, індукція-дедукція, теорія методу Бабайлова.

Виклад основного матеріалу дослідження. При вирішенні цих задач автори спиралися на багаторічний особистий досвід викладання цієї дисципліни, на існування значної кількості публікацій авторів статті саме з задач, які поставлені у даній статті.

При вирішенні першої задачі (обґрунтуванні істинного предмету економіки) автори звернули увагу на те, що досі існує різні трактовки її предмету. Й серед них досі розповсюджене, наприклад, ствердження, що предметом економіки є виробничі відносини. Головним аргументом прихильників такої думки було посилання на «Капітал» К. Маркса. Однак, як відмічається в [6] у дійсності саме Маркс ні на одній сторінці своєї роботи «Капітал» не говорив, що предмет економіки – виробничі відносини. Лише у передмові до «Капіталу» він говорить буквально наступне: «Предметом мог***о*** дослідження є відношення виробництва і обміну» [6].

Західні економісти ніколи не визнавали «пресловуті», як вони виражалися, виробничі відносини предметом економіки. Вони вважають, що

виробничими відносинами займається не економіка, а індустріальна соціологія, або економічна соціологія. Саме її предметом «виробничі відносини» і є.

Проблема відповіді на питання, що є істинним предметом економіки, виявилася несподівано дуже простою. Така відповідь була зроблена у [6]: істинний предмет економіки – це те, що є загальним для всіх основних економічних термінів і понять. До них відносяться: «трудова вартість», «споживча вартість», «мінова вартість», «додаткова вартість», «собівартість», «дохід», «прибуток», «капітал», «ціна» та інші. Вже з простого порівняння цих термінів слідує, що загальним для них є «вартість». Тобто, саме вартість і тільки вартість й є предмет економіки.

При вирішенні другої задачі (акцентуванні уваги на дійсному сенсі трактування терміну «економіка» Ксенофонтом) автори вважають за необхідне звернути увагу на те, що Ксенофонт вперше ввів термін «економіка», але який він визначав зовсім не в сучасному, теперішньому вигляді. У [6] доведено, що у дійсності Ксенофонт визначає економіку не як організацію вартості, а як організацію усієї господарської діяльності (натурального господарства), яка містить не тільки економіку, але і інженерію, і адміністрацію, і навіть виробництво. Тобто, економіка відповідно Ксенофонту – це управління, це синтез менеджменту і виробництва. На цей важливий висновок обов'язково необхідно звернути увагу і довести до відома студентів.

При вирішенні третьої задачі (акцентувати увагу на відсутність так званої «споживчої вартості») автори вважають за необхідне звернути увагу на те, що лише через дві тисячі років після введення Аристотелем терміну і поняття «споживча вартість» був зроблений висновок про її відсутність [7]. Можливо, що причина нерозуміння відсутності споживчої вартості в значному авторитеті такого видатного вченого, як Аристотель. Однак, парадокс у тому, що саме Аристотель споживчу вартість розуміє не як вартість потреб, а як вартість, яка повністю споживається у натуральному (домашньому) господарстві. Й пильний й неупереджений погляд і аналіз даної думки Аристотелем приводить до висновку, що у даному контексті споживча вартість Аристотеля є не що інше, як трудова вартість. Й дійсне, щоб споживати будь-яку вартість, її спочатку необхідно створити за рахунок витрат праці. Тобто, споживча вартість Аристотеля за своєю природою, за своєю сутністю є звичайна трудова вартість. А споживчу вартість, яка була визначена Давидом Рікардо як вартість потреб, правильніше означати, як потребницьку вартість. Вона, як доведено в [7], взагалі не існує: ще нікому за всю історію існування ринків не вдавалося обміняти хоча б одну свою потребу на будь-який продукт або послугу.

При вирішенні четвертої задачі (детальніше аргументувати мінову вартість як звичайну трудову вартість) автори виходили з останніх результатів формування конспекту з дисципліни «Економічна теорія», який опублікований в [6]. Й як показав аналіз останніх публікацій мінову вартість визначають невиправдано багатослівно і до того ж через споживчу вартість, яка, як було доведено в [7], взагалі не існує. Тому автори даної публікації пропонують визначати мінову вартість як результат виробництва і подальшого обміну всіх

чотирьох, присутніх при цьому суб'єктів: підприємства, держави, конкурентів, покупців. Тобто, мінова вартість – це форма трудової вартості, або просто вартості.

При вирішенні п'ятої задачі (визначити саму сутність і зміст соціальної економіки) автори спиралися на висновки, які були зроблені в [10]. Тут фактично визначається, що соціальна економіка і справедлива економіка тотожні поняття і явища, що у них обох предметом є справедливість. Автори звертають увагу на тому, що поняття «справедливість» обґрунтовано і визначене не на примітивному, побутовому рівні, але на основі узагальнення різних точок зору видатних соціальних філософів і соціальних економістів, протягом багатьох століть й навіть тисячоліть. При цьому доведено про зв'язок справедливості, перш за все, з такими п'ятьма фундаментальними, ключовими конкретними характеристиками і реальними до впливу на них – це: порядок, свобода, відповідальність, мораль і право. При цьому порядок є сутністю справедливості і відповідно соціальної економіки; свобода і відповідальність – це зміст справедливості і соціальної економіки; право і мораль є засобами досягнення справедливості.

Висновки з проведеного дослідження. Остаточні результати проведеного дослідження зводяться до таких основних висновків:

- Предметом економіки є тільки вартість.
- Економіка Ксенофонта відрізняється від сучасного її розуміння – він економіку визначав як сучасне управління.
- Підтверджена відсутність споживчої вартості (правильніше потребницької вартості).
- Мінова вартість – це фактично найбільш точна форма вартості.
- Сутністю соціальної економіки є справедливість; до змісту соціальної економіки входять два елементи: свобода і відповідальність.

Усунення розглянутих недоліків викладання дисципліни «Економічна теорія» безсумнівно буде сприяти зростанню ефективності засвоєння економічних знань студентами, підвищенню кваліфікації майбутніх організаторів економічній діяльності у сфері менеджменту, бізнесу, підприємництва.

Перелік посилань

1. *Объект и предмет экономики*: веб-сайт. URL: https://sites.google.com/site/osnovyekonomiki0807/vvedenie-v-ekonomiku/obekt-i-predmet-ekonomiki (дата звернення: 26.08.2022).

2. *Предмет и метод экономики*: веб-сайт. URL: https://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Econom/economics2/01.php (дата звернення: 26.08.2022).

3. *Предмет економічної теорії, її завдання та функції*: веб-сайт. URL: https://buklib.net/books/33760/#:~:text=%D0%A2%D0%BE%D0%BC%D1%83% (дата звернення: 26.08.2022).

4. *Економіка. Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії*: веб-сайт. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD% (дата звернення: 26.08.2022).

5. *Предмет і метод економічної теорії*: веб-сайт. URL: https://nubip.edu.ua/sites/default/files/u193/konspekt_lekciy_z_kursu_osnovi_ekonomichnoyi_teoriyi.pdf (дата звернення: 26.08.2022).

6. Бабайлов В.К., Приходько Д.О. Економічна теорія: конспект лекцій для студентів спец. 051 «Економіка», 071 «Облік і оподаткування», 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність», 073 «Менеджмент». Харків: ХНАДУ, 2021. 51 с. URL: https://dspace.khadi.kharkov.ua/dspace/bitstream/123456789/5437/1/KL_Osnovy_econ_Babajlov_21.pdf (дата звернення 02.09.2022).

7. Бабайлов, В.К. Джерело утворення вартості: момент істини. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. 2019. № 2 (23). С. 13-20.

8. *Мінова вартість та її сутність*: веб-сайт. URL: https://gazette.com.ua/edu/minova-vartist-ta-jiji-sutnist.html (дата звернення: 26.08.2022).

9. Ларка Л.С. Соціальна економіка: конспект лекцій для студентів денної та заочної форм навчання за спеціальністю 051 «Економіка». Харків: НТУ «ХПІ», 2017. 56 с. URL: https://dut.edu.ua/uploads/l_1904_12039429.pdf (дата звернення: 26.08.2022).

10. Бабайлов В. К., Приходько Д. О. Визначення основних аспектів соціальної економіки. Економічні та безпекові виклики сучасного бізнес-середовища: колективна монографія / За заг. ред. д.е.н., проф. Т. В. Полозової. Харків: ХНУРЕ, 2020. с. 56-65.

References

1. Object and subject of economics [Ob'ekt i predmet ekonomiki], available at: https://sites.google.com/site/osnovyekonomiki0807/vvedenie-v-ekonomiku/obekt-i-predmet-ekonomiki (last accessed 26.08.2022).

2. Subject and method of economics [Predmet i metod ekonomiki], available at: https://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Econom/economics2/01.php (last accessed 26.08.2022).

3. Subject and method of economics [Predmet ekonomichnoi teorii, yii zavdannia ta funktsii], available at: https://buklib.net/books/33760/#:~:text=%D0%A2%D0%BE%D0%BC%D1%83% (last accessed 26.08.2022).

4. Economy [Ekonomika], *Wikipedia*, available at: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD% (last accessed 26.08.2022).

5. Subject and method of economic theory [Predmet i metod ekonomichnoi teorii], available at:

https://nubip.edu.ua/sites/default/files/u193/konspekt_lekciy_z_kursu_osnovi_ekonomichnoyi_teoriyi.pdf (last accessed 26.08.2022).

6. Babailov, V., Prykhodko, D. (2021). Economic theory: synopsis of lectures for students of specialties 051 "Economics", 071 "Accounting and taxation", 076 "Entrepreneurship, trade and stock market activity", 073 "Management", available at: https://dspace.khadi.kharkov.ua/dspace/bitstream/123456789/5437/1/KL_Osnovy_econ_Babajlov_21.pdf (last accessed 02.09.2022).

7. Babailov, V. (2019). The source of value formation: the moment of truth [Dzherelo utvorennia vartosti: moment istyny], *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpryiemnytstva*, No. 2(23), P. 13-20. DOI: https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2019.23.0.13

8. Exchange value and its essence [Minova vartist ta yii sutnist], available at: https://gazette.com.ua/edu/minova-vartist-ta-jiji-sutnist.html (last accessed 26.08.2022).

9. Larka, L. (2017). Social economy: synopsis of lectures for full-time and part-time students in the specialty 051 "Economics" [Sotsialna ekonomika: konspekt lektsii dlia studentiv dennoi ta zaochnoi form navchannia za spetsialnistiu 051 «Ekonomika»], available at: https://dut.edu.ua/uploads/l_1904_12039429.pdf (last accessed 26.08.2022).

10. Babailov, V., Prykhodko, D. (2020). *Definition of the main aspects of the social economy. Economic and security challenges of the modern business environment [Vyznachennia osnovnykh aspektiv sotsialnoi ekonomiky. Ekonomichni ta bezpekovi vyklyky suchasnoho biznes-seredovyshcha]: monografiya*. Kharkiv: KhNURE, p. 56-65.

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 330.8 ; JEL Classification: A 22, B 10, B 20

Бабайлов В.К., Шершенюк О.М. УДОСКОНАЛЕННЯ ВИКЛАДАННЯ НАВЧАЛЬНІЙ ДИСЦИПЛІНИ «ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ»

Анотація. «Економічна теорія» – важливіша навчальна економічна дисципліна. Саме вона створює основи засвоєння інших економічних дисциплін і ознайомлює з багатим досвідом практичної економічної діяльності. Однак, як показав багаторічний досвід її викладання авторами публікації, в неї існують різні і суперечливі визначення важливіших понять економіки або неналежні й навіть помилкові акценти щодо їх трактування. Це суттєво зніжує ефективність засвоєння економічних знань студентами і їх кваліфікацію як майбутніх організаторів економічної діяльності у сфері менеджменту, бізнесу, підприємництва. Тому, усунення цих недоліків є актуальними складовими проблеми удосконалення викладання навчальної дисципліни «Економічна теорія». Особливу актуальність набувають такі невирішені складові проблеми як дійсна присутність різних або неналежних й навіть помилкових акцентів

щодо трактування таких аспектів економічних понять як предмет економіки; походження поняття «економіка»; існування споживчої вартості; сутність мінової вартості; сутність і зміст соціальної економіки. Аналіз останніх досліджень і публікацій дійсно це підтверджує. Але їх автори навіть не ставлять проблему усунення недоліків викладання навчальної дисципліни «Економічна теорія. Вони спираються на свої суб'єктивні, різні й часто суперечливі уявлення щодо трактування важливих аспектів економічних понять. Тому ***метою*** статті й стало усунення недоліків викладання навчальної дисципліни «Економічна теорія». Для її досягнення були вирішені *задачі*: обґрунтувати істинний предмет економіки; акцентувати увагу на дійсному сенсі терміну «економіка» Ксенофонта; звернути увагу на дійсну відсутність так званої «споживчої вартості»; аргументувати мінову вартість як звичайну трудову вартість; визначити саму сутність і зміст соціальної економіки. ***Методики дослідження:*** огляд літературних джерел, історично-логічного Гегеля, 2С70, ВЄО, індукція-дедукція, теорія методу Бабайлова. ***Результати:*** зроблені висновки, що предметом економіки є тільки вартість; що економіка Ксенофонта відрізняється від сучасного її розуміння – він економіку визначав як домашнє господарство, як усю господарську діяльність (інженерію, адміністрацію, власне економіку і навіть само виробництво), тобто, економіку визначав як сучасне управління; підтверджена відсутність споживчої вартості (правильніше потребницької вартості); що мінова вартість – це фактичне найбільш точна форма трудової вартості; що сутністю соціальної економіки є справедливість, а до змісту соціальної економіки входять два елементи: свобода і відповідальність. ***Наукова новизна:*** вперше усунені недоліки в трактуванні таких важливих аспектів економічних понять, як предмет економіки; походження поняття «економіка»; існування споживчої вартості; сутність мінової вартості; сутність і зміст соціальної економіки. ***Практична значимість:*** усунення недоліків викладання дисципліни «Економічна теорія» буде сприяти зростанню ефективності засвоєння економічних знань студентами, підвищенню їх кваліфікації як майбутніх організаторів економічної діяльності у сфері менеджменту, бізнесу, підприємництва.

Ключові слова: економічна теорія; економіка; вартість; наука; практика; предмет; виробничі відносини.

UDC 330.8 ; JEL Classification: A 22, B 10, B 20

Babaylov V., Shershenyuk O. IMPROVING THE TEACHING OF THE EDUCATIONAL DISCIPLINE «ECONOMIC THEORY»

Abstract. «Economic theory» is a more important educational economic discipline. It is she who creates the basis for the assimilation of other economic disciplines and introduces the rich experience of practical economic activity. However, as the long-term experience of its teaching by the authors of the publication has shown, it contains different and contradictory definitions of the most important concepts of the economy or incorrect and even erroneous accents regarding their interpretation. This significantly reduces the efficiency of assimilation of economic

knowledge by students and their qualification as future organizers of economic activity in the field of management, business, and entrepreneurship. Therefore, the elimination of these shortcomings is an urgent component of the problem of improving the teaching of the academic discipline "Economic Theory". Unsolved component problems such as the actual presence of different or inappropriate and even erroneous accents regarding the interpretation of such aspects of economic concepts as the subject of economics are becoming particularly relevant; the origin of the concept of "economy"; the existence of consumer cost; the essence of the exchange cost; essence and content of social economy. The analysis of the latest researches and publications actually confirms this. But their authors do not even pose the problem of eliminating the shortcomings of teaching the academic discipline "Economic theory. They rely on their subjective, different and often contradictory ideas about the interpretation of important aspects of economic concepts. Therefore, the ***aim*** of the article was to eliminate the shortcomings of teaching the educational discipline "Economic theory". To achieve it, the following ***tasks*** were solved: justifying the true subject of economics; to emphasize the real meaning of Xenophon's term "economy"; pay attention to the real absence of the so-called "consumer cost "; to argue exchange cost as ordinary labor cost; to determine the very essence and content of the social economy. ***Research methods****:* review of literary sources, historical-logical method, 2C70, VEO, induction-deduction, theory of the Babaylov method. ***Results****:* conclusions were made that the subject of economics is only cost; that Xenophon's economy differs from its modern understanding - he defined the economy as a household, as all economic activity (engineering, administration, the economy itself and even production itself), that is, as modern management; confirmed absence of consumer cost (more correctly, sweat cost); that exchange cost is the actual most accurate form of labor cost; that the essence of the social economy is justice, and the content of the social economy includes two elements: law and morality. ***Scientific innovation****:* for the first time, shortcomings in the interpretation of such important aspects of economic concepts as the subject of economics have been eliminated; the origin of the concept of "economics"; the existence of consumer cost; the essence of the exchange cost ; essence and content of social economy. ***Practical significance****:* elimination of shortcomings in the teaching of the discipline "Economic theory" will contribute to the increase in the efficiency of assimilation of economic knowledge by students, to the improvement of their qualifications as future organizers of economic activity in the field of management, business, and entrepreneurship.

Keywords*:* economic theory; economy; cost; science; practice; subject; industrial relations.

Відомості про авторів / About the Authors

Бабайлов Василь Кузьмич – кандидат економічних наук, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: super_super-kod@ukr.net; ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1451-7222. Моб. (050) 139-27-76.

Babailov Vasil – PhD, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate professor of the 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. (050) 151-30-09.

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

УДК 338:004 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.23
JEL Classification: M11

ФАКТОРИ УПОВІЛЬНЕННЯ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ТА ПРІОРИТЕТНІ ЗАХОДИ ЩОДО ЇХ ПОДОЛАННЯ

Непран А. В., канд. екон. наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
Солопун Н. М., канд. екон. наук, доцент
Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»

Постановка проблеми. Цифрова економіка в світі та в Україні набуває все більшого поширення через впровадження цифрових технологій, мережевих ресурсів та засобів зв'язку. Завдяки цьому розширюється доступ користувачів до джерел інформації та цифрових технологій, здешевлюється вартість користування ними для підприємств та населення. Внаслідок розвитку цифрової економіки виникають нові можливість для забезпечення прискорення соціально-економічного розвитку країни, підвищення добробуту населення та вирішення багатьох соціальних проблем: від охорони здоров'я до охорони навколишнього середовища. Цифровізація економіки спричиняє зміни, врахування яких необхідно в процесі прискорення соціально-економічного розвитку, зокрема, зрушення на ринку праці, в структурі матеріальних активів тощо. Цифрова трансформація підприємств дозволяє отримати нові конкурентні переваги та підвищити ефективність їх діяльності, створює нові можливості переходу суб'єктів господарювання на інший технологічний рівень. В цих умовах усе більшої актуальності набуває проблема пошуку заходів щодо активізації змін, що обумовлюють активний розвиток цифрової економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вплив цифрових трансформацій на економічні відносини, ефективність виробництва та конкурентоспроможність національної економіки досліджувався с роботах В. Гейця, А. Гриценка [1], В. Ляшенка [2], О. Піжук [3], І. Єгоров, О. Никифорук [4], Пантелєєва Н. [5] ті ін. Вагомий внесок у дослідження впливу окремих цифрових технологій та процесів на національну економіку здійснили такі фахівці, як Н. Кондратенко [6], Р. Моторин [7], Н. Краус [8], Г. Жекало [9] та ін. Як відзначали В. Геєць, А. Гриценко та ін., причиною нестабільної соціально-економічної динаміки є суперечності переходу від індустріально-ринкової до інформаційної мережевої економіки [10]. Цифрові технології прискорюють передавання знань, інновацій у бізнесі та покращення продуктивності в кожній компанії, між ланцюгами поставок і між галузями, що є вкрай важливим для досягнення економічного впливу й сталого розвитку [4, с. 20]. Перехід до цифрової економіки змінює стратегію розвитку підприємства. Цифрова стратегія змінює підходи, які приводять компанії до переваг над їхніми конкурентами [1, с. 29].

Невирішені складові загальної проблеми. Більшість авторів розглядають вплив цифровізації на економічний розвиток країни. Як відмічали В. Геєць, А. Гриценко та ін., на цей час цифровізація поки не здійснила вагомий вплив на підвищення операційної та загальної рентабельності діяльності підприємств у переважній більшості галузей української економіки [1, с. 57]. Навряд чи можна погодитися з висновком авторів, оскільки рентабельність – це синтетичний показник, на який крім цифровізації впливає багато факторів. У сучасних наукових дослідженнях недостатня кількість досліджень присвячена цифровій економіці як окремого сектору національної економіки.

Формулювання цілей статті. Мета статті полягає розробці пріоритетних заходів щодо модернізації економіки України на основі цифровізації.

Виклад основного матеріалу досліджень. Характерною рисою розвитку суспільства в сучасних умовах є цифровізація усіх сфер господарської діяльності, що трансформує всю систему економічних відносин. Враховуючи зростання ролі і масштабів інформації, ринок інформаційних послуг відіграє вирішальну роль у модернізації національної економіки шляхом цифровізації. На державному рівні розуміння переваг модернізації економіки на основі цифровізації є критично важливим, оскільки цифровізація впливає на всі сторони суспільного життя. З метою узагальнення вже накопиченого досвіду в 2017 р. було започатковано спеціальний проєкт ОЕСР «Перехід на цифровий рівень: перетворення для зростання та добробуту», в рамках якого здійснюється моніторинг ситуації у сфері цифровізації у понад 40 країнах [11].

Цифровий сектор економіки представляє включає сектор інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ-сектор), а також сектор контенту і засобів масової інформації. Специфічною особливістю цифрової економіки є та обставина, що основними засобами виробництва є цифрові пристрої, інтелектуальна власність, програмне забезпечення, інновації, технології та комунікації. Проте, частка продукції інноваційного сектору у загальному обсязі капітальних інвестицій залишається незначною (табл. 1).

Таблиця 1

Питома вага інвестицій в програмне забезпечення та бази даних в загальному обсязі капітальних інвестицій, %

Показники	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
В цілому по економіці				
Програмне забезпечення та бази даних	7776,9	10719,9	9886,6	10330,7
Питома вага програмного забезпечення та баз даних в загальному обсязі капітальних інвестицій, %	1,9	2,0	1,7	2,5
Переробна промисловість				
Програмне забезпечення та бази даних	533,4	611,7	808,9	867,8
Питома вага програмного забезпечення та баз даних в загальному обсязі капітальних інвестицій, %	-	-	0,8	1,0

Джерело: *Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності. Державна служба статистики України. https://www.ukrstat.gov.ua/*

Ринок програмного забезпечення та баз даних в переробній промисловості незважаючи на зростання залишається незначним за обсягом. За такого рівня капітальних інвестицій в програмне забезпечення та бази даних модернізація національної економіки і провідної її галузі — промисловості практично неможлива.

Розвиток цифрових технологій не призводить до збільшення додаткової вартості та структурних зрушень в національній економіці. Як і раніше, в ній домінують підприємства сировинного сектору економіки. Основною причиною такого стану є імпорт цифрових технологій та цифрових послуг, а не власного виробництва. Причиною такого стану є «цифровізація споживання» (за рахунок високотехнологічного імпорту та цифрових послуг), а не власного виробництва товарів і послуг, пов'язаних з цифровою економікою [2, с. 91].

Однією із переваг підприємств у сфері цифрових технологій є досягнення високого рівня техніко-економічних показників розвитку, зокрема продуктивності праці. Рівень продуктивності праці на підприємствах у сфері цифрових технологій значно вище, ніж в промисловості (табл. 2).

Таблиця 2

Динаміка продуктивності праці в окремих секторах, пов'язаних із цифровізацією економіки, % (100 % — продуктивність праці у промисловості)

Показники	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.
Видання програмного забезпечення	189,1	185,6	175,4	171,3	164,4
Телекомунікації (електрозв'язок)	245,0	270,3	298,8	306,0	301,4
Комп'ютерне програмування, консультування та пов'язана з ними діяльність	197,1	213,1	210,3	207,5	195,4
Оброблення даних, розміщення інформації навеб-вузлах і пов'язана з ними діяльність; веб-портали	164,8	199,7	198,6	186,8	167,2

Продуктивність праці визначалася як обсяг реалізованої продукції на одного працівника.

Джерело: розраховано автором.

Порівняно із середнім рівнем по промисловості, у 2021 р. продуктивність праці на підприємствах, що здійснювали комп'ютерне програмування, консультування та пов'язані з ними діяльність, була вищою майже у 2 рази, на підприємствах з оброблення даних – на 67,2 %. Високий рівень продуктивності праці є характерним і для підприємств, що займаються виданням програмного забезпечення.

Одним із індикаторів цифровізації національної економіки є обсяги електронної торгівлі. Для розвинених країн характерною тенденцією є зростання масштабів і ролі електронної торгівлі для підприємств практично усіх видів економічної діяльності. На жаль, в Україні розвиток електронної

торгівлі ще не набув значного поширення, що підтверджується наступними даними (табл. 3).

Таблиця 3

Окремі показники розвитку електронної торгівлі в України за 2017-2020 рр.

Показники	2018 р.	2019 р.	2020 р.
Частка електронної торгівлі у роздрібній торгівлі, %	3,5	3,9	3,4
Питома вага обсягу реалізованої продукції переробної промисловості, отриманої від електронної торгівлі, %	2,7	3,1	3,1
Питома вага підприємств, які здійснювали електронну торгівлю: переробна промисловість	5,6	5,3	5,4
оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	7,5	7,4	7,7
Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг), отриманий від електронної торгівлі, млрд грн: переробної промисловості	52,6	56,3	61,0
оптова торгівля	128,5	104,1	144,8
комп'ютерне програмування, консультування та пов'язана з ними діяльність; надання інформаційних послуг	2,1	3,1	3,6

Джерело: *Використання інформаційно-комунікаційних технологій на підприємствах: електронна торгівля, аналіз «великих даних», фахівці та навички у сфері ІКТ.*

Обсяг електронної торгівлі в Україні знаходиться на значно нижчому рівні, ніж у високорозвинених країн світу. Частка продукції, реалізованої підприємствами роздрібної торгівлі на основі електронної торгівлі у 2020 р. становила 3,4 % проти 2,5 % у 2018 р. Це у 3-4 рази нижче, ніж у Китаї та США. Особливо низький рівень підприємств переробної промисловості, які здійснювали реалізацію продукції через електронну торгівлю.

Висновки. Структурні диспропорції у розвитку цифрової економіки, обмеженість внутрішнього ринку та доступу до ринку капіталу стримує можливості в модернізації економіки на основі цифровізації. Вирішальне значення для успішного розвитку України в середньостроковій перспективі мають збільшення капітальних інвестицій в цифрові технології, впровадження нових технологій в ключових областях економіки, що забезпечують конкурентні переваги. Удосконалення законодавства і податкового середовища, стимулювання інвестицій в інновації та розвиток підприємництва повинні стати пріоритетними напрямками державної політики.

Перелік посилань.

1. Загальний механізм та чинники стабілізації соціально-економічного розвитку України: монографія / за ред. академіка НАН України Гейця В. М. та

академіка НАН України Гриценка А. А.; НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України». Електрон. дані. Київ, 2022. 302 с.

2. Ляшенко В.І., Вишневський О. С. Цифрова модернізація економіки України як можливість проривного розвитку: монографія; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, 2018. 252 с.

3. Піжук О.І. Цифрова трансформація економіки України: обмеження та можливості: монографія / О.І. Піжук; Ун-т ДФС України. Ірпінь, 2020. 504 с.

4. Цифрові технології в інноваційній трансформації економіки України: колективна монографія / Єгоров І.Ю., Никифорук О.І. та ін.; за ред.: чл.-кор. НАН України Єгорова І.Ю., д.е.н. Никифорук О.І., к.е.н. Ліра В.Е.; НАН України, ДУ «Ін-т. екон. та прогнозув. НАН України». К., 2020. 308 с.

5. Цифрова економіка як ключовий тренд розвитку постіндустріального суспільства: монографія / за ред. Н.М. Пантєлєєвої, С.Ю. Колодія, М.А. Ребрика. Київ: ДВНЗ «Університет банківської справи», 2019. 299 с.

6. Кондратенко Н. Д. Трансформація ринку інформаційних послуг в умовах цифрової економіки. *Бізнес-інформ*. 2021. № 1. С. 112–118.

7. Моторин Р., Шлюсарчик Б., Жеглен П. Електронна комерція в епоху глобалізації. *Вісник КНТЕУ*. 2021. № 2(136). С. 67–78.

8. Краус Н., Голобородько О., Краус К. Цифрова економіка: тренди та перспективи авангардного характеру розвитку. *Ефективна економіка*. 2018. № 1. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/1_2018/8.pdf. (дата звернення: 30.10.2022).

9. Жекало Г. І. Цифрова економіка України: проблеми та перспективи розвитку. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2019. Вип. 26. С. 56–60.

10. Комплементарність інформаційно-цифрових і соціально-економічних перетворень як умова стабільного розвитку суспільства: монографія / за ред. чл.-кор. НАН України А.А. Гриценка; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2021. 400 с.

11. Vectors of Digital Transformation. *OECD Digital Economy Papers*. January 2019. № 273. 38 p.

References

1. *General mechanism and factors of stabilization of socio-economic development of Ukraine [Zagal`ny`j mexanizm ta chy`nny`ky` stabilizaciyi social`no-ekonomichnogo rozvy`tku Ukrayiny`]: monograph* / under the editorship Academician of the National Academy of Sciences of Ukraine Geitsa, V.M. and Academician of the National Academy of Sciences of Ukraine Hrytsenko, A.A.; National Academy of Sciences of Ukraine, State University "Institute of Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine". Electron. data. Kyiv, 2022, 302 p.

2. Lyashenko, V.I., Vischnevskj, O. C. (2018). *Digital modernization of Ukraine's economy as an opportunity for breakthrough development [Cy`frova modernizaciya ekonomiky` Ukrayiny` yak mozhly`vist` prory`vnogo rozvy`tku]: monograph.* NAS of Ukraine, Institute of Industrial Economics. Kyiv, 252 p.

3. Pizhuk, O.I. (2020). *Digital transformation of the economy of Ukraine: limitations and opportunities [Cy`frova transformaciya ekonomiky` Ukrayiny`: obmezhennya ta mozhly`vosti]: monograph.* SFS University of Ukraine. Irpin, 504 p.

4. *Digital technologies in the innovative transformation of the economy of Ukraine [Cy`frovi texnologiyi v innovacijnij transformaciyi ekonomiky` Ukrayiny]: collective monograph* / Yegorov, I.Yu., Nikyforuk, O.I. etc.; edited by: chl.-cor. National Academy of Sciences of Ukraine Yehorova, I.Yu., Doctor of Economics O.I. Nikyforuk, Candidate of Economic Sciences Lira, V.E. National Academy of Sciences of Ukraine, State University "Inst. economy and predicted National Academy of Sciences of Ukraine". Kyiv, 2020, 308 p.

5. *Digital economy as a key trend in the development of post-industrial society [Cy`frova ekonomika yak klyuchovy`j trend rozvy`tku postindustrial`nogo suspil`stva]*: monograph / under the editorship Panteleeva, N.M., Kolodiya, S.Yu., Rebryka, M.A. Kyiv: State University of Banking "University of Banking, 2019, P. 299.

6. Kondratenko, N. D. (2021). Transformation of the market of information services in the conditions of the digital economy [Transformaciya ry`nku informacijny`x poslug v umovax cy`frovoyi ekonomiky`], *Biznes-inform,* 2021, No. 1, P. 112-118.

7. Motoryn, R., Shlyusarchyk, B., Zheglen, P. (2021). Electronic commerce in the era of globalization. [Elektronna komerciya v epoxu globalizaciyi], *Bulletin of KNTEU,* № 2(136), P. 67-78.

8. Kraus, N., Holoborodko, O., Kraus, K. (2018). Digital economy: trends and perspectives of avant-garde developmen [Cy`frova ekonomika: trendy` ta perspekty`vy` avangardnogo xarakteru rozvy`tku], *Efficient economy*, No. 1, available at: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/1_2018/8.pdf. (last accessed 30.10.2022).

9. Zhekalo, G. I. (2019). Digital economy of Ukraine: problems and prospects of development [Zhekalo G. I. Cy`frova ekonomika Ukrayiny`: problemy` ta perspekty`vy` rozvy`tku], *Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University*, No. 26, P. 56-60.

10. *Complementarity of information-digital and socio-economic transformations as a condition for stable development of society [Komplementarnist` informacijno-cy`frovy`x i social`no-ekonomichny`x peretvoren` yak umova stabil`nogo rozvy`tku suspil`stva]: monograph* / under the editorship member-cor. NAS of Ukraine A.A. Hrytsenko, A.A. National Academy of Sciences of Ukraine, State University of Economics and predicted National Academy of Sciences of Ukraine". Kyiv, 2021, 400 p.

11. Vectors of Digital Transformation. *OECD Digital Economy Papers*. January 2019, No. 273, 38 p.

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 338:004; JEL Classification: M12

Непран А.В., Солопун Н.М. **ФАКТОРИ УПОВІЛЬНЕННЯ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ТА ПРІОРИТЕТНІ ЗАХОДИ ЩОДО ЇХ ПОДОЛАННЯ**

Мета полягає розробці пріоритетних заходів щодо активізації модернізації економіки України на основі цифровізації. ***Методика дослідження***. Для досягнення поставленої мети у дослідженнях були використані такі загальнонаукові та спеціальні методи і прийоми дослідження: методи узагальнення та абстрагування – для обґрунтування заходів стимулювання цифровізації економіки; статистичні методи – для порівняння динаміки продуктивності праці. ***Результати***. У статті розкрито основні фактори, які уповільнюють цифровізацію національної економіки, та промисловості зокрема. Процеси цифровізації дедалі більше впливають на соціально-економічний розвиток країни практично в усіх сферах, змінюючи підходи до вирішення проблем на різних рівнях і в різних сферах життя. Використання переваг та відповідь на виклики цифрової ери вимагає прискореного розвитку видів діяльності, від яких у визначній мірі залежать процеси цифровізації. Дедалі більше суспільну частку у структурі капіталу займають такі нематеріальні форми капіталу, як програмне забезпечення та дані. На сьогодні Україна залишається «на узбіччі» процесів цифровізації в контексті «лідерства». Наведені дані свідчать про низькі обсяги реалізації та масштаби розвитку електронної торгівлі у провідних видах економічної діяльності. Розвиток цифровізації економіки неможливий без значний інвестицій у дослідження і розробки (передусім технічні засоби та інформаційно-комунікаційні технології), а також нематеріальні активи (патенти, ліцензії, комп'ютерні програми, авторські права тощо). Визначено, що одним із факторів, що стримує розвиток цифровізації в Україні, є незначні обсяги капітальних інвестицій в програмне забезпечення та бази даних. Проведено зіставлення продуктивності праці у видах економічної діяльності, пов'язаних з цифровізацію. На основі розрахунків доведено високий рівень продуктивності праці в сферах. Інноваційна діяльність на сучасному етапі безпосередньо пов'язана із процесами цифровізації. ***Наукова новизна*** полягає у дослідженні факторів, які стримують розвиток цифровізації економіки. ***Практична значущість*** полягає впровадження заходів для стимулювання цифровізації національної економіки.

Ключові слова: цифровізація економіки, капітальні інвестиції, програмне забезпечення, електронна торгівля, продуктивність праці.

UDC 338:004; JEL Classification: M12

Nepran A., Solopun N. FACTORS SLOWING DOWN DIGITALIZATION AND PRIORITY MEASURES TO OVERCOME THEM

Purpose: consists in the development of priority measures for the activation of the modernization of the economy of Ukraine based on digitalization. ***Methodology of research***. To achieve the set goal, the following general scientific and special research methods and techniques were used in the research: methods of generalization and abstraction - to justify measures to stimulate the digitization of the economy; statistical methods - for comparing the dynamics of labor productivity. ***Findings***. The article reveals the main factors that slow down the digitalization of the national economy, and industry in particular. Digitization processes increasingly influence the socio-economic development of the country in almost all spheres, changing approaches to solving problems at various levels and in various spheres of life. Taking advantage of and responding to the challenges of the digital era requires the accelerated development of activities on which digitization processes depend to a significant extent. Intangible forms of capital, such as software and data, are increasingly taking a public share of the capital structure. Today, Ukraine remains "on the sidelines" of digitization processes in the context of "leadership". The given data testify to the low volumes of implementation and the scale of development of e-commerce in the leading types of economic activity. The development of digitalization of the economy is impossible without significant investments in research and development (primarily technical means and information and communication technologies), as well as intangible assets (patents, licenses, computer programs, copyrights, etc.). It was determined that one of the factors restraining the development of digitalization in Ukraine is the small amount of capital investments in software and databases. A comparison of labor productivity in the types of economic activity related to digitalization was carried out. On the basis of calculations, a high level of labor productivity in the spheres has been proven. Innovative activity at the current stage is directly related to digitalization processes. ***Originality***. The article reveals the main factors that slow down the digitalization of the national economy, and industry in particular. It was determined that one of the factors restraining the development of digitalization in Ukraine is the small amount of capital investments in software and databases. A comparison of labor productivity in the types of economic activity related to digitalization was carried out. ***Practical value***. The practical significance lies in the implementation of measures to stimulate the digitalization of the national economy.

Key words: safety stock, interval of receipt of stocks, uninterrupted production; average stock.

Відомості про авторів / About the Authors

Непран Андрій Володимирович – канд. екон. наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: nepranxtei@gmail.com; ORCID ID: https://orcid.org/0000-0002-8329-7123/ Моб. (097) 546-01-22.

Nepran Andrey Vladimirovich – Candidate of Science (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

Солопун Наталія Миколаївна – кандидат економічних наук, доцент, Національний політехнічний університет «Харківський політехнічний інститут», доцент кафедри менеджменту, м. Харків, Україна; e-mail: solopunnataliya@gmail.com; ORCID ID: http://orcid.org/0000-0002-8958-9303. Моб. (066) 049-09-17.

Solopun Nataliya – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Pedagogical University named after H.S. Skovoroda National Polytechnic University "Kharkiv Polytechnic Institute", Associate Professor of the Department of Management, Kharkiv, Ukraine.

УДК 330.34 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.32
JEL Classification: O10

ФАКТОРИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Кудрявцев В.М., канд. екон. наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Сучасний тип еколого-економічного розвитку можна визначити як техногенний тип. Характерними рисами якого є використання штучних засобів виробництва, створених без урахування екологічних обмежень; наростаюче виснаження невідновлюваних природних ресурсів, надмірне використання поновлюваних ресурсів. Результатом розвитку економічної системи цього типу є забруднення довкілля внаслідок людської діяльності.

Майбутні періоди існування людства повинні супроводжуватися розумним екологічним навантаженням на біосферу, що не перевищує її відновлювальну здатність. Для зниження навантаження необхідно змінити техногенний тип розвитку на сталий тип розвитку. Такий перехід нині складає основи використання принципів концепції сталого розвитку [1, 2]. Незважаючи на безліч існуючих концепцій та теорій, дана концепція отримала найбільше визнання у міжнародній практиці [3].

В основу концепції сталого розвитку покладено досягнення розумного балансу між екологічним, економічним, соціальним, культурним розвитком та потребами людей. Економічна складова сталого розвитку орієнтована на ефективне застосування обмежених ресурсів, економію енергії, застосування природоохоронних та матеріалозберігаючих технологій. Соціально-культурна складова передбачає підтримку стійкості культурних і соціальних систем, справедливий розподіл благ. Екологічна складова спрямована на підтримку цілісності природних систем для нинішнього та майбутніх поколінь.

Важлива роль у забезпеченні сталого розвитку відведена транспортній інфраструктурі, оскільки, з одного боку, транспорт є найважливішим інструментом вирішення соціальних, економічних та технологічних завдань, а з іншого – його функціонування супроводжується негативним впливом на навколишнє середовище, виникненням дорожньо-транспортних пригод, заподіянням шкоди здоров'ю [4]. Щорічно загальні збитки від цих негативних наслідків сягають 7-10% від величини валового внутрішнього продукту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Еволюція парадигми сталого розвитку розкрита на основі дослідження робіт апологетів зазначеної теорії, а саме: Вернадського В., Печчеї А., Месаровича М., Пестеля Е., Тінбергена Я., Форестера Д., Медоуза Д., Дітона Е., Нордхауса У., Ромера П., Банерджи А., Кремера М.

Сталий розвиток як сучасна парадигма управління економічними системами різного рівня широко розглядається в наукових працях багатьох вчених: І. Бузько, О. Алімова, О. Амоші, Б. Андрушківа, В. Антонюк, І. Васильчук, М. Вишиванюка, Р. Галгаша, І. Заблодської, Д. Зеркалова, Т. Калінеску, Е. Лібанової, Л. Ліпич, Л. Мельника, В. Микитенко, М. Новікової, Н. Павліхи, С. Рамазанова, І. Семененкои [5].

Питання сталого розвитку транспорту розглянуто в працях таких вчених, як: Ю . Бараша, І. Бистрякова, О. Бойко, С. Брю, З. Діуліт, В. Загорський, Д. Зеркалова, К. Макконел, М. Маслова, Л. Мельник, Н. Пахомова, Є. Сич, А. Урсула, М. Хвесик, О. Чернега, М. Чеховська та ін.

Невирішені складові загальної проблеми. Збільшення у світовій транспортній інфраструктурі обсягів перевезень, товаро- та вантажообігу, негативний вплив транспорту на навколишнє середовище, робить актуальним завдання виявлення та обґрунтування факторів сталого розвитку транспортної інфраструктури.

Формулювання цілей статі. Сформувати систему факторів сталого розвитку транспортної інфраструктури, засновану на структурно-функціональному підході виділення основних функцій елементів логістичної системи.

Виклад основного матеріалу дослідження. В даний час ключовим орієнтиром вироблення політики в галузі екології та навколишнього середовища для більшості країн є Цілі сталого розвитку (ЦСР). Вони включені до глобальної стратегічної програми «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку на період до 2030 року» [3]. Угруповання ЦСР здійснюється за трьома аспектами:

– екологічні (чиста вода та санітарія; протидія зміні клімату; збереження морських екосистем; збереження екосистем суші);

– соціальні (ліквідація злиднів; ліквідація голоду; добре здоров'я та благополуччя; гендерна рівність; доступна та чиста енергія; стійкі міста та поселення; мир, правосуддя та ефективні установи);

– економічні (гідна робота та економічне зростання; індустріалізація, інновації та інфраструктура; скорочення нерівності; відповідальне споживання та виробництво).

Успіх досягнення ЦСР багато в чому залежить від діяльності міжнародних та регіональних організацій, що сприяють сталому розвитку, а також від узгодженості національних, регіональних та міжнародних політик щодо закріплених пріоритетів та реалізації принципів сталого розвитку [2].

Важлива роль реалізації концепції сталого розвитку відводиться «зеленій» економіці, яка може сприяти стримування руйнівного впливу господарського розвитку на довкілля. Однією з основних напрямів розвитку «зеленої» економіки є транспортна діяльність, т.я. саме вона, з одного боку, є головними забруднювачами довкілля (третє місце за обсягами викидів вуглекислого газу атмосферу), з другого – несе у собі потужний потенціал реалізації моделі зеленого зростання [6].

В умовах збільшення обсягів перевезень у світовій транспортній системі та в Україні, посилення конкуренції між компаніями, зростає важливість забезпечення безпеки та екологічності доставки вантажу. Оскільки на ринку транспортних послуг в Україні найбільша частка припадає на вантажні перевезення, це робить актуальним завдання сталого розвитку транспортної інфраструктури України у складі ланцюгів постачання.

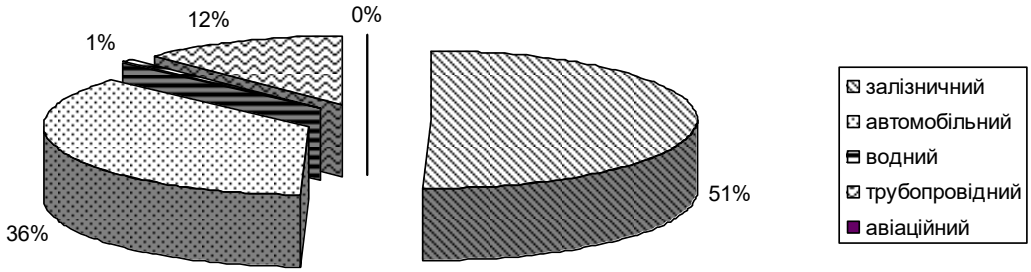

Рис. 1. Структура транспортного ринку України за видами транспорту за 2021 р.

Джерело: сформоване автором за джерелом [7]

На думку [8], сталий розвиток транспортної інфраструктури означає, що задоволення транспортних потреб не суперечить пріоритетам охорони навколишнього середовища та здоров'я, не веде до незворотних природних змін та виснаження непоправних ресурсів.

Відповідно до визначення Канадського Центру Стійкого Розвитку стійка транспортна інфраструктура:

– дозволяє суспільству задовольняти основні потреби в умовах безпеки, підтримуючи здоров'я людини та екосистем, з рівними можливостями всередині та між поколіннями;

– є доступною, ефективною, що пропонує вибір видів транспорту та підтримує продуктивну економіку;

– сприяє зниженню кількості викидів, відходів та шумового впливу, скорочення споживання невідновлюваних ресурсів, раціонального споживання відновлюваних ресурсів та використання земель, ефективної утилізації та повторного використання відходів.

Аналіз наукової зарубіжної літератури в галузі сталого розвитку транспортної інфраструктури [9-11] показав зростаючий інтерес до концепцій стійкості, життєздатності, сталого розвитку та сталого транспорту, зеленої логістики, управління зеленими ланцюгами постачання. У цих роботах розглядається баланс економічних, екологічних та соціальних аспектів стійкості та виділяються фактори стійкості транспортної інфраструктури відповідно до цих аспектів, пропонуються методи та інструменти сталого розвитку транспортної інфраструктури.

Дослідження показують, що з кожним роком змінюється ставлення бізнесу до сталого розвитку. Основними чинниками таких змін є [12]:

– державне регулювання та контроль дотримання норм екологічного та соціального законодавства. У цьому держава використовує як обмежувальні (штрафи), а й стимулюючі заходи (податкові пільги);

– підвищення якості послуг та продукції. Організації, які виробляють технологічно просунуту та нешкідливу для навколишнього середовища продукцію, підвищують імідж бренду та репутацію у покупців;

– покращення репутації, що створюється громадськістю, власними співробітниками, споживачами, акціонерами, іншими компаніями (інвестиційними, страховими, банківськими). Це сприяє підвищенню капіталізації компанії, покращенню її фінансових показників у довгостроковій, як правило, перспективі;

– зниження екологічних та соціальних ризиків. Соціально та екологічно орієнтовані компанії зазвичай мають нижчі страхові витрати у зв'язку з тим, що розмір страхових премій пов'язаний із екологічними ризиками підприємств, що зменшуються;

– скорочення витрат та збільшення прибутку. Це досягається за рахунок використання сучасних екологічних і водночас економічно ефективних технологій;

– конкурентна перевага. Позиціонування послуг та продукції як екологічно чистих, зміцнює імідж компанії, дозволяє залучати вигідних партнерів та завойовувати нові ринки.

Разом з тим, у багатьох дослідженнях відзначається відсутність балансу між аспектами сталого розвитку та акцент на досягнення економічних цілей на шкоду екологічним та соціальним. Автори [8, 13] відзначають основні недоліки відомих моделей сталого розвитку. До них відносять: статичність та недостатній акцент на динаміці процесу розвитку; фрагментарність зв'язків між аспектами сталого розвитку (екологією, економікою та суспільством); складність практичної реалізації концепції сталого розвитку через різноманітних обмежень та суперечливості її цілей.

Особлива роль у формуванні стійкої транспортної інфраструктури відведена нормативно-правовому забезпеченню. В даний час діє розгалужена система національного та міжнародного екологічного законодавства. Більшість домовленостей має двосторонній (близько 1500 угод) і регіональний характер, а екологічних угод повністю міжнародного характеру налічується понад двісті. Усі ключові угоди підписали близько 70% країн. Узагальнюючим принципом щодо всієї сукупності принципів та норм міжнародного екологічного права є захист довкілля на благо нинішнього та майбутніх поколінь людей. Це забезпечується шляхом досягнення цілей та завдань сталого розвитку.

На рис. 2 представлена схема впливу транспортної інфраструктури на цілі сталого розвитку.

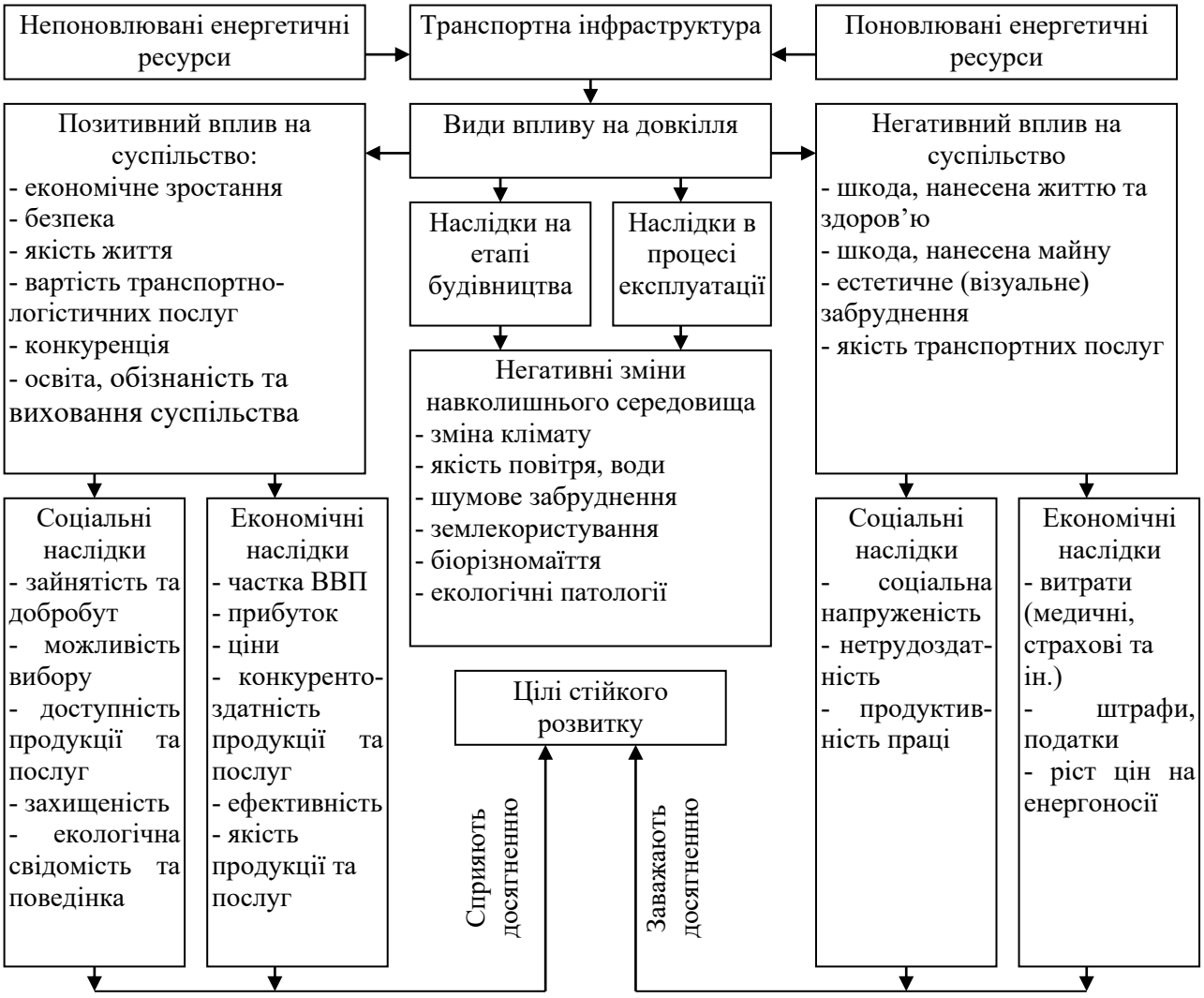

Рис. 2. Схема впливу транспортної інфраструктури на цілі сталого розвитку

Джерело: побудовано автором

Функціонування транспортної інфраструктури пов'язане із споживанням первинних та вторинних енергетичних ресурсів. Найбільш енергоємним елементом логістичної системи є транспортний елемент. В даний час аналіз та облік енергоспоживання транспорту у складі логістичних систем не виконується, проте за оцінкою Міжнародного енергетичного агентства IAE [14] у період між 1990 та 2011 роками енергоспоживання транспорту збільшилося майже на 55% до 102 ЕДж. Серед секторів економіки на частку транспорту припадає до 30% споживання енергії. За видами транспорту найбільш енергоємним є автомобільний (85% енерговитрат транспортної галузі), на повітряний транспорт припадає до 8%, на водний та залізничний, відповідно, 7% та 6%.

Транспортно-логістична діяльність є причиною забруднення довкілля шкідливими речовинами. Згідно з звітами Міжурядової групи експертів зі зміни клімату [15], на транспорт, включаючи вантажні та пасажирські перевезення, припадає понад 13% глобальних викидів парникових газів (рис. 3).

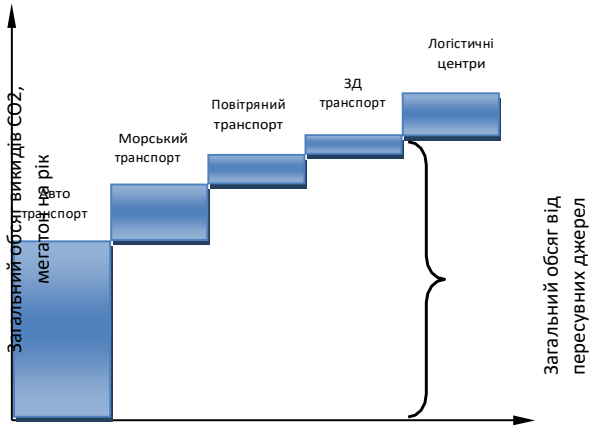

Рис. 3. Розподіл обсягів викидів CO2 у результаті транспортно-логістичної діяльності

Джерело: сформоване автором за джерелом [15]

За даними [7] обсяг викидів від транспорту в Україні за період з 2012 до 2021 року зменшився, але все одно моє високий показник (рис. 4). У 2021 році показники викидів в Україні становили 1546,8 тис. т, що в порівнянні з 2020 роком виросло на 110,1 тис.т. На залізничний транспорт припадає менше 1% від загального обсягу викидів, що становить 12,43 тис. т [7].

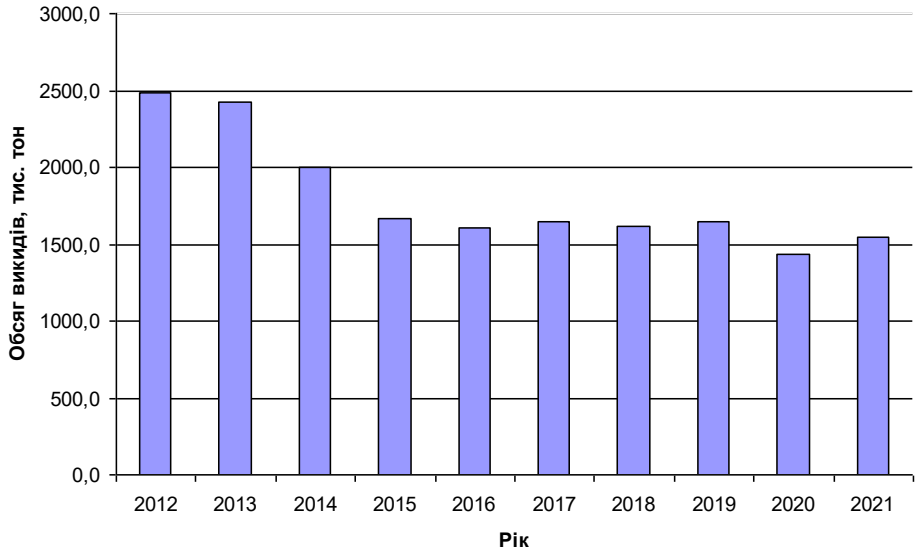

Рис. 4. Динаміка обсягів викидів забруднюючих речовин від пересувних джерел в Україні за 2012-2021 рр., тис. т.

Джерело: сформоване автором за джерелом [7]

Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури спричиняє низку негативних наслідків – відчуження земель, ландшафтні зміни, забруднення прилеглих до транспортних комунікацій територій, утворення відходів, що призводять до забруднення ґрунту та займають великі території. Під час будівництва застосовуються транспортні та вантажно-розвантажувальні засоби, рівень шуму яких досягає 75-100 дБ, що є шумом високої інтенсивності.

Будівництво інфраструктурних об'єктів призводить до збільшення обсягів відходів. З 2012 по 2020 рік обсяг утворених відходів в Україні зріс на 3,5% (рис. 5) [7]. У 2020 році утворено 462373,5 тис. т, з них 2003 тис. т, що припадають на сектор «Транспорт і зв'язок» [7]. З іншого боку, в Україні середньому протягом року утворюється 10 млн. т твердих комунальних відходів, у тому числі менше 2% спалюється, а переробляється близько 4% [7].

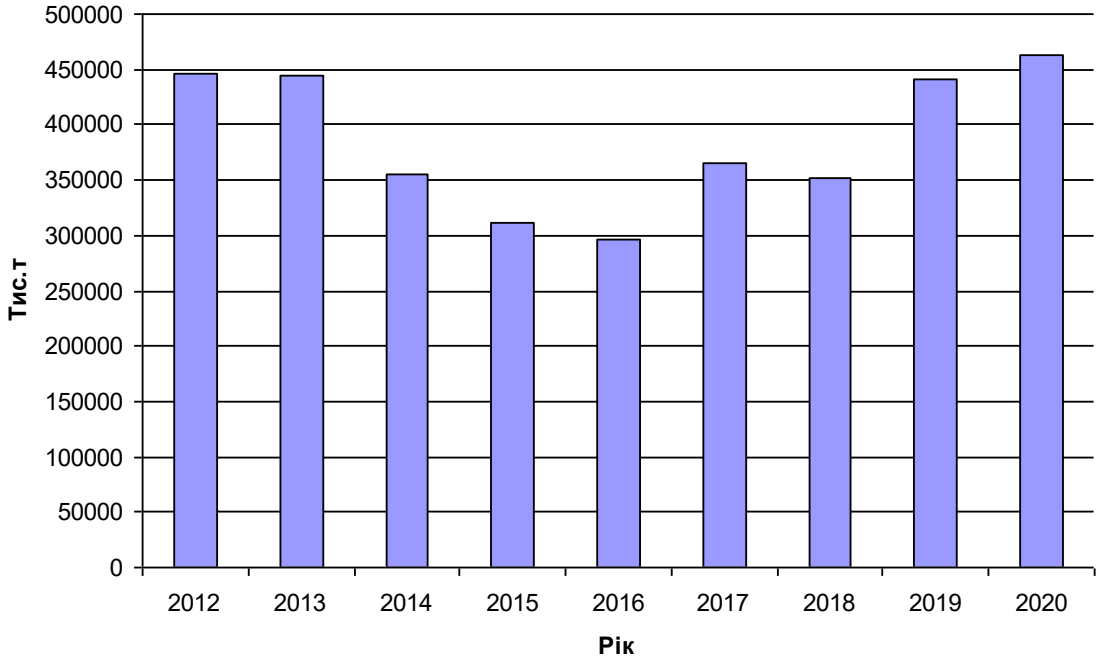

Рис. 5. Динаміка утворення відходів в Україні за 2012-2020 рр., тис. т.

Джерело: сформоване автором за джерелом [7]

Несприятливий вплив на стан довкілля і самопочуття людей має шумовий вплив транспорту. Значний внесок у зростання шумового забруднення, шкідливого для людського організму, роблять транспортні засоби, рівень шуму яких перевищує 80 дБА. До них відносять вантажні автомобілі (80-90 дБА), залізничний (95-100 дБА) та повітряний (110-130 дБА) види транспорту. Відповідно, питома вага транспортних засобів в Україні, що не відповідають санітарно-епідеміологічним вимогам за такими фізичними факторами як шум, вібрація та електро-магнітні поля становить, відповідно, 19,3%, 14,5% та 0,46%.

Скорочення кількості інфраструктурних об'єктів, що будуються і реконструюються, а також збільшення темпів поповнення та оновлення парків транспортних засобів, призвело в останні роки до невеликого покращення технічного стану основних фондів транспорту, але все одно залишається в досить поганому становищі. Ступінь зносу основних фондів транспорту представлена на рис. 6 [7].

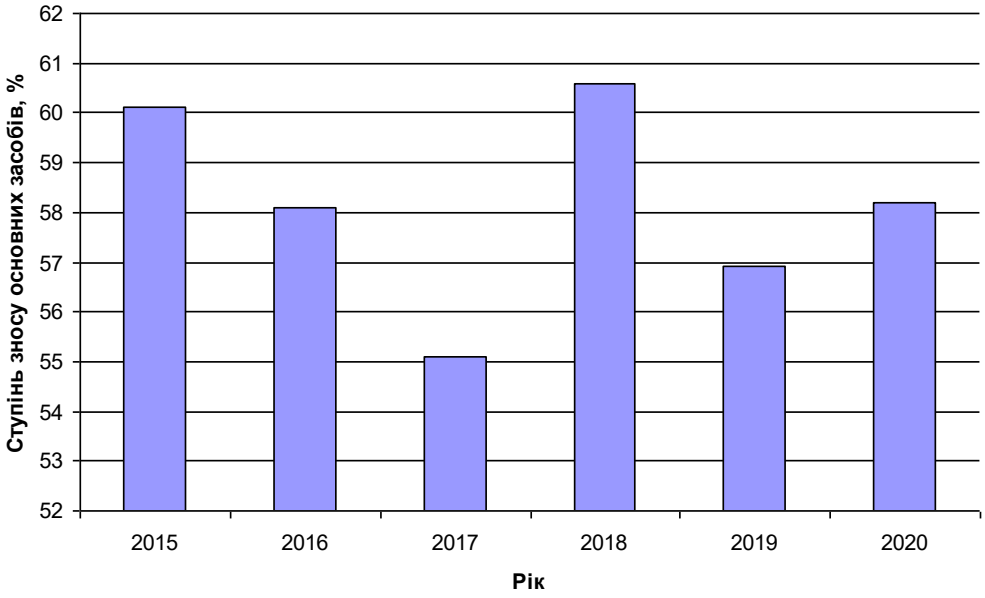

Рис. 6. Ступінь зносу основних фондів транспорту в Україні за 2015-2020 рр., %

Джерело: сформоване автором за джерелом [7]

Число подій на транспорті та потерпілих у них з 2014 по 2021 роки виросло (рис. 7) [7]. Разом з тим, рівень транспортної безпеки в Україні залишається недостатнім для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення.

Таким чином, на сталий розвиток транспортної інфраструктури впливають наступні фактори.

Екологічні чинники. Оцінка та облік екологічних факторів, а також ресурсних обмежень необхідні у проектному та інвестиційному аналізі на підприємствах, за стратегічного планування розвитку територій, обґрунтування пріоритетних напрямів розвитку підприємства]. У сучасній екології виділяють три групи екологічних факторів: абіотичні (чинники неорганічної природи), біотичні (пов'язані з діяльністю живих організмів) та антропогенні (пов'язані з діяльністю людського суспільства. У дослідженнях [8, 13, 16] пропонується розподіл екологічних чинників на дві групи: фактори, що негативно впливають на навколишнє середовище при будівництві транспортної інфраструктури, та фактори, що виникають безпосередньо в процесі експлуатації транспортних систем.

Недостатній облік екологічних чинників у діяльності транспортних компаній призводить до надмірного споживання природних ресурсів; забруднення навколишнього середовища шкідливими речовинами, енергетичного та візуального забруднення; відчуження та деградації земель; скорочення біорізноманіття землі, виникнення екологічних патологій.

Рис. 7. Динаміка кількості подій на транспорті та потерпілих в Україні за 2014-2021 рр.

Джерело: сформоване автором за джерелом [7]

Соціальні чинники. Облік та оцінка соціальних факторів при проектуванні та експлуатації транспортної інфраструктури спрямовані на підвищення рівня життя. Основним завданням при цьому є підвищення якості життя внаслідок забезпечення транспортної безпеки, розширення доступності та покращення якості транспортних послуг, захист здоров'я (фізичного, психічного та соціального благополуччя), розвиток екологічної компетентності громадян та вироблення у суспільства «екологічного етикету». Особлива роль відведена реалізації концепції сталого розвитку на основі формування у людей системного погляду на місце існування людини та впливу людської діяльності на природу.

Економічні чинники. Економічні особливості сталого розвитку транспортної інфраструктури полягають у відповідності цілей сталого розвитку з метою функціонування транспортних систем (отримання прибутку, економічне зростання, підвищення конкурентоспроможності). Основна гіпотеза такого узгодження полягає в тому, що реалізація логістичних методів, концепцій та функцій принципово дозволяє скоротити витрати ресурсів та мінімізувати витрати, що потенційно сприяє зниженню шкідливого впливу на довкілля [5]. Ефективне, із застосуванням логістичних рішень, використання ресурсів дозволяє вдосконалювати виробничі процеси і, як наслідок, реалізувати соціальні та екологічні потреби суспільства.

Аналіз вітчизняної [8, 13, 16] та зарубіжної [9-12] наукової літератури дозволив систематизувати фактори сталого розвитку транспортної інфраструктури (рис. 8).

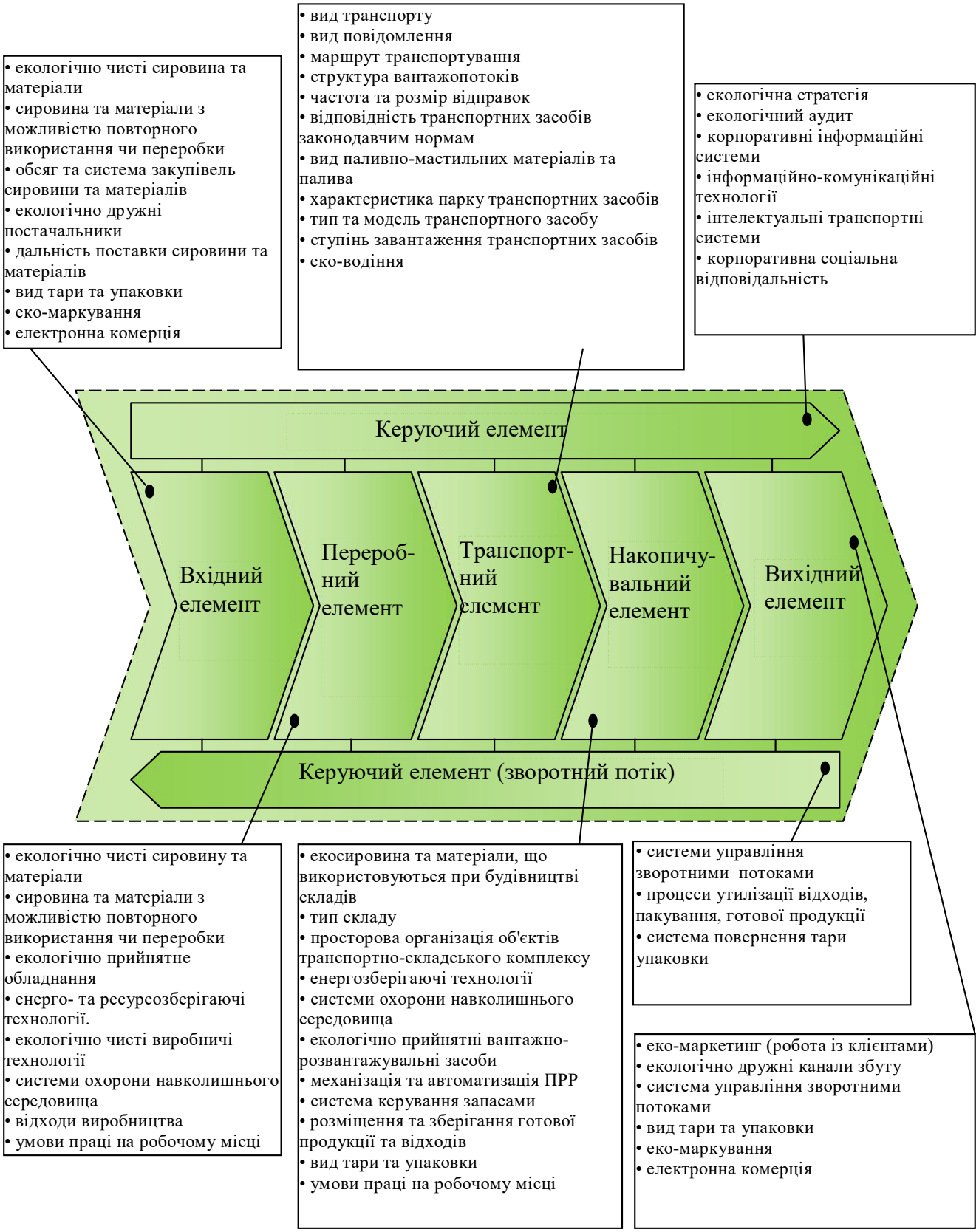

Рис. 9. Схема факторів сталого розвитку транспортної інфраструктури

Джерело: побудовано автором

При систематизації факторів використано структурно-функціональний та системний підходи до опису транспортноих систем, що передбачають виділення основних (базових) функцій елементів логістичних систем:

– вхідний елемент – надходження матеріального потоку та потоку послуг у транспортну систему;

– переробний елемент – зміна якісних властивостей матеріального потоку, його перетворення із сировини на готову продукцію;

– накопичувальний елемент – регулювання швидкості матеріальних потоків внаслідок їх гальмування, накопичення та зберігання;

– транспортний елемент – просування матеріального потоку у транспортній системі;

– вихідний елемент – вибуття матеріального потоку та потоку послуг із транспортної системи;

– керуючий елемент – координація дії всіх елементів транспортної системи з переробки та просування матеріального потоку та потоку послуг шляхом зміни властивостей інформаційних та фінансових потоків.

Достоїнством структурно-функціонального підходу до систематизації різних чинників є можливість їх угруповання за двома основними ознаками: за належністю до логістичного елементу, що реалізує одну з базисних логістичних функцій; за впливом фактора на логістичні потоки (матеріальний, інформаційний, фінансовий, потік послуг).

Використання запропонованої в роботі системи факторів, що впливають на сталий розвиток як окремих елементів транспортної інфраструктури, так і на систему в цілому, дозволить проводити комплексну оцінку ланцюгів поставок на відповідність принципам сталого розвитку, розробляти та застосовувати інструменти та методи, що сприяють досягненню цілей сталого розвитку.

Висновки з проведеного дослідження. Світова спільнота пов'язує вирішення проблем глобальної зміни клімату, підвищення якості життя людей та зниження впливу людини на середовище проживання з концепцією сталого розвитку, в основу якої покладено ідею досягнення розумного балансу між економічним, соціальним та екологічним розвитком, а також потребами суспільства. Збільшення обсягів перевезень та вантажообігу, інтенсивне використання транспорту робить актуальним завдання сталого розвитку транспортної інфраструктури та виявлення факторів, що впливають на стійкість цієї системи.

Пропонована авторами цієї статті система факторів сталого розвитку транспорту є основою для розробки критеріїв та показників оцінки транспортної діяльності. Облік виявлених факторів у процесі проектування та функціонування транспортних систем дозволить проводити оцінку ланцюгів поставок на відповідність принципам сталого розвитку, розробляти заходи щодо підвищення ефективності функціонування транспорту, зниження шкідливого впливу на навколишнє середовище та досягнення цілей сталого розвитку.

Перелік посилань

1. The Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment (Stockholm Declaration). Adopted June 16, 1992.
2. Rakhmangulov A., Sladkowski A., Osintsev N., Muravev D. Green Logistics: Element of the Sustainable Development Concept. Part 1. *Nase More*. 2017. №64(3). P. 120-126.
3. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development: веб-сайт. URL: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R (дата звернення: 15.09.2022).
4. Vandycke N. Envisioning the Transport We Need. Transport & ICT. Connections Note #18, The World Bank. 2015.
5. Millar M. Global Supply Chain Ecosystems: Strategies for Competitive Advantage in a Complex, Connected World. *Kogan Page of London*, 2015, 288 p.
6. The Global Economy: веб-сайт. URL: http://ua.theglobaleconomy.com (дата звернення: 29.08.2022).
7. Державна служба статистики України: веб-сайт. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення: 23.09.2022).
8. Сталий розвиток: світоглядна ідеологія майбутнього: монографія / За ред. Акад. НААН України М. А. Хвесика. К.: Вид-во ДУ Ін-ту економіки природокористування та сталого розвитку НАН України, 2012. 465 с.
9. Litman T. Well Measured: Developing Indicators for Sustainable and Livable Transport Planning. 2015. 100 p.
10. Gudmundsson H., Hall R. P., Marsden G., Zietsman J. Sustainable Transportation – Indicators, Frameworks, and Performance Management. Springer. 2016. 304 p.
11. McKinnon A., Browne M., Whiteing A., Piecyk M. Green Logistics: Improving the Environmental Sustainability of Logistics. Third edition. Kogan Page Limited. 2015. 426 p.
12. Emmett S., Sood V. Green Supply Chain – An Action Manifesto. Wiley. 2010. 316 p.
13. Загорський В. С. Концептуальні основи формування системи управління сталим розвитком еколого-економічних систем: монографія. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2018. 336 с.
14. Energy efficiency indicators: the basis of policy formation. OECD/IEA, International Energy Agency. 2014. 178 с.
15. Delivering Tomorrow. Towards Sustainable Logistics How Business Innovation and Green Demand Drive a Carbon-Efficient Industry. URL: http://www.dhl-usa.com/content/dam/downloads/g0/logistics/green_logistics_sustainable_logistics_study_en.pdf (дата звернення: 18.09.2022).
16. Бойко О. В., Двуліт З. П. Сталий розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2013. № 23(18). С. 94-103.

References

1. The Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment (Stockholm Declaration). Adopted June 16, 1992.
2. Rakhmangulov, A., Sladkowski, A., Osintsev, N., Muravev, D. (2017). Green Logistics: Element of the Sustainable Development Concept. Part 1. *Nase More*, No. 64(3), P. 120-126.
3. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development, available at: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R (last accessed 15.09.2022).
4. Vandycke, N. (2015). Envisioning the Transport We Need. *Transport & ICT*. Connections Note #18, The World Bank.
5. Millar, M. (2015). *Global Supply Chain Ecosystems: Strategies for Competitive Advantage in a Complex, Connected World*. Kogan Page of London, 288 p.
6. The Global Economy, available at: http://ua.theglobaleconomy.com (last accessed 29.08.2022).
7. State Statistics Service of Ukraine [Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy], available at: https://www.ukrstat.gov.ua/ (last accessed 23.09.2022).
8. Khvesyk, M. A. (2012). *Sustainable development: worldview ideology of the future [Stalyi rozvytok: svitohliadna ideolohiia maibutnoho]: monograph*. K.: Publication of the Institute of Environmental Economics and Sustainable Development of the National Academy of Sciences of Ukraine, 465 p.
9. Litman, T. (2015). *Well Measured: Developing Indicators for Sustainable and Livable Transport Planning*, 100 p.
10. Gudmundsson, H., Hall, R. P., Marsden, G., Zietsman, J. (2016). *Sustainable Transportation – Indicators, Frameworks, and Performance Management.* Springer, 304 p.
11. McKinnon, A., Browne, M., Whiteing, A., Piecyk, M. (2015). *Green Logistics: Improving the Environmental Sustainability of Logistics. Third edition*. Kogan Page Limited, 426 p.
12. Emmett, S., Sood, V. (2010). *Green Supply Chain – An Action Manifesto*. Wiley, 316 p.
13. Zahorskyi, V. S. (2018). *Conceptual foundations of the formation of a management system for the sustainable development of ecological and economic systems [Kontseptualni osnovy formuvannia systemy upravlinnia stalym rozvytkom ekoloho-ekonomichnykh system]*: *monograph*. Lviv: LRIDU NADU, 336 p.
14. Energy efficiency indicators: the basis of policy formation. OECD/IEA, International Energy Agency. 2014. 178 c.
15. Delivering Tomorrow. Towards Sustainable Logistics How Business Innovation and Green Demand Drive a Carbon-Efficient Industry, available at: http://www.dhl-usa.com/content/dam/downloads/g0/logistics/green_logistics_sustainable_logistics_study_en.pdf (last accessed 18.09.2022).

16. Boyko, O.V., Dvulit, Z .P. (2013). Sustainable development of the transport system of Ukraine [Stalyi rozvytok transportnoi systemy Ukrainy], *Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine,* No. 23(18), P. 94-103.

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 330.34; JEL Classification: O10

Кудрявцев В.М. ФАКТОРИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Мета. Сформувати систему факторів сталого розвитку транспортної інфраструктури, засновану на структурно-функціональному підході виділення основних функцій елементів логістичної системи. **Методика дослідження.** Теоретичною і методологічною основою дослідження є праці провідних вітчизняних і зарубіжних науковців, присвячені розгляду питання сталого розвитку взагалі та зокрема транспорту. В роботі використано метод аналізу та синтезу, системний підхід, статистичний метод, метод узагальнення, метод порівняння, графічний метод. **Результати**. У статті розглянуто екологічні, соціальні та економічні аспекти функціонування транспортних систем. Показано роль транспортної інфраструктури з досягнення цілей сталого розвитку. Наведено результати статистичного аналізу впливу транспортної інфраструктури на навколишнє середовище. Запропонована система факторів сталого розвитку транспорту є основою для розробки критеріїв та показників оцінки транспортної діяльності. Збільшення обсягів перевезень та вантажообігу, інтенсивне використання транспорту робить актуальним завдання сталого розвитку транспортної інфраструктури та виявлення факторів, що впливають на стійкість цієї системи. **Наукова новизна:** Запропоновано систему факторів сталого розвитку транспортної систем, засновану на структурно-функціональному підході виділення основних функцій елементів логістичної системи. **Практична значущість**: облік виявлених факторів у процесі проектування та функціонування транспортних систем дозволить проводити оцінку ланцюгів поставок на відповідність принципам сталого розвитку, розробляти заходи щодо підвищення ефективності функціонування транспорту, зниження шкідливого впливу на навколишнє середовище та досягнення цілей сталого розвитку.

Ключові слова: транспорт, транспортна інфраструктура, сталий розвиток, фактори сталого розвитку.

UDC 330.34; JEL Classification: O10

Kudriavtsev V. FACTORS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Purpose. To form a system of factors of sustainable development of the transport infrastructure, based on the structural-functional approach of highlighting the main functions of the elements of the logistics system. **Methodology of research**. The theoretical and methodological basis of the research are the works of leading

domestic and foreign scientists devoted to the consideration of the issue of sustainable development in general and transport in particular. The work uses the method of analysis and synthesis, the systematic approach, the statistical method, the method of generalization, the method of comparison, and the graphic method. **Findings**. The article examines environmental, social and economic aspects of the functioning of transport systems. The role of transport infrastructure in achieving the goals of sustainable development is shown. The results of a statistical analysis of the impact of transport infrastructure on the environment are given. The proposed system of factors of sustainable development of transport is the basis for the development of criteria and indicators for evaluating transport activity. The increase in the volume of transportation and freight traffic, the intensive use of transport makes the task of sustainable development of transport infrastructure and identification of factors affecting the sustainability of this system urgent. **Originality**. A system of factors for the sustainable development of transport systems is proposed, based on the structural-functional approach of highlighting the main functions of the elements of the logistics system. **Practical value**: the accounting of identified factors in the process of design and operation of transport systems will allow to evaluate supply chains for compliance with the principles of sustainable development, to develop measures to increase the efficiency of transport, reduce the harmful impact on the environment and achieve the goals of sustainable development.

Key words: transport, transport infrastructure, sustainable development, factors of sustainable development.

Відомості про автора / About the Authors

Кудрявцев В’ячеслав Михайлович – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: slavkudr@ukr.net; ORCID ID: 0000-0002-7617-6390. Моб. (099) 986-66-75.

Kudriavtsev Vyacheslav – PhD in Economics, Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

УДК 338.245.6 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.47
JEL Classification: M29

ПРОБЛЕМИ ПОВОЄННОЇ ВІДБУДОВИ ТА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА

Кирчата І. М., канд. екон. наук, доцент
Кирчатий Ю.В., здобувач PhD
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Постійні трансформаційні зміни, що супроводжували завжди перебіг процесів в ринковій економіці, досить жорстко вимагали від представників підприємництва постійного удосконалення та перегляду концепції стратегічно орієнтованого управління.

Проте повномасштабна агресія стала справжнім випробуванням, в умовах якого вітчизняний підприємець став більш залежним від додаткових ресурсів та створення ініціатив як на державному, так і на локальному рівні для змоги вистояти, не говорячи вже про повноцінну роботу.

В переважній більшості суб'єкти підприємництва наразі не можуть забезпечити собі економічну безпеку, оскільки крім військового знищення, є цілий комплекс загроз: відсутній діючий та налагоджений механізм управління ризиками, катастрофічно знижена інноваційно-інвестиційна активність та корупційна складова розподілу фінансових ресурсів в якості державної підтримки також не зникла.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Поки триває гостра стадія конфлікту, точно визначити розмір втрат неможливо, або з великою похибкою, проте наслідки є очевидними:

– зруйновано безліч логістичних ланцюгів, які були утворенні та налагоджені роками;

– збільшується тягар зруйнованих активів;

– зменшуються перспективи та збільшуються зобов'язання;

– у деяких випадках унеможливлюється прийняття навіть участі у програмах відновлення.

Якщо аналізувати становище малого та середнього бізнесу, то станом на березень 2022 р. та орієнтуючись на результати опитування Європейської Бізнес Асоціації (EBA), 42% суб'єктів підприємництва взагалі припинили працювати, близько третини - призупинили роботу, але хочуть відновлювати її, у повному обсязі працювало лише 13% малого та середнього бізнесу [1].

Поступово оговтавшись від шоку й опинившись перед суттєвими загрозами бізнес почав активно відшукувати напрями для стабілізації та подальшого функціонування, можливого розвитку задля економічної безпеки в післявоєнний період. Надважливими стали заходи щодо консолідації ресурсів і взаємної підтримки. В цей час влада країни намагалася максимально концентрувати увагу на проблемах спричинених військовим вторгненням у

міжнародній спільноті з метою отримання різної допомоги, в т.ч. і фінансової та здійснювала пошук напрямів створення лояльних умов для бізнесу.

Однак, попри всі комплексні зусилля влади та самого бізнесу на середину квітня 2022 р. у малому та середньому бізнесі України відбулось скорочення персоналу на 1,2 млн. осіб, а загальні прямі втрати з початку війни склали 85 млрд. дол. [2].

Очевидно, що мікро та малому бізнесу наразі складніше, аніж навіть середньому бізнесу, адже запас міцності його суттєво нижчий, а оцінка підприємцями власної фінансової стійкості в умовах війни закономірно погіршується. Проти весь бізнес намагається працювати, незважаючи на обставини, підлаштовуючись під нові реалії та жорсткі умови, та максимально підтримує персонал і допомагає країні.

Безсумнівним залишається факт, що все це безповоротно змінить розстановку сил та гравців на кожному ринку: хтось трансформується, а хтось зовсім зникне [3].

Невирішені складові загальної проблеми. Стратегічний орієнтир управління процесом повоєнного становлення та розвитку підприємництва потребує використання не тільки накопиченого досвіду та розроблених підходів, а й актуалізує питання застосування принципово нових, перспективних методів, які ґрунтуються на здобутках сучасних наукових досліджень у сфері підтримки прийняття стратегічних рішень.

Одночасно слід відзначити, що саме нейтралізація загроз економічній безпеці кожного суб'єкта підприємництва повинна здійснюватися в рамках програмно-цільового підходу і включати в себе: виявлення джерела загроз, оцінку і розробку програмно-цільових заходів, спрямованих на нейтралізацію можливих загроз економічній безпеці, аналіз ступеня важливості загроз, економічну оцінку планованих заходів, розробку стратегії економічної безпеки та реалізацію стратегії розвитку в перспективі.

Формулювання цілей статті. Розробка та реалізація ефективної стратегії відновлення після закінчення військових дій, будучи перспективно-орієнтованим етапом забезпечення економічної безпеки, стає підґрунтям для набуття довгострокових конкурентних переваг, а тому залишається надалі актуальною проблемою та виступає основною метою в даному дослідженні.

Викладення основного матеріалу дослідження. На тлі глобальних змін в економіці маємо в перспективі кілька воєнних та повоєнних мікротрендів розвитку, які передбачають інформаційну підтримку та фінансування, але виокремлюють основні проблемні моменти:

– зміна структури в бік високо маржинальних та висококонкурентних бізнесів;

– дефіцит робочої сили та необхідність перекваліфікації (вимушене переміщення населення, призов чоловіків до ЗСУ призводить до нестачі робочої сили та збільшення робочого тягаря жінок);

– поновлення бартерних схем в деяких галузях, наприклад агропромисловість та сільське господарство (дефіцит оборотних коштів,

зростання курсу долара на тлі товарного надлишку через обмежений експорт створює сприятливе середовище для реалізації бартерних схем взаємозаліків);

– зростання імпорту продуктів харчування (разом із окупованим Херсоном та обстрілами Харкова тимчасово випала з оперативної діяльності значна частина українського харчопрому. Окрім внутрішнього дефіциту, ще одна причина зростання імпорту – часто привабливіші ціни на нього, що в міру зниження купівельної спроможності населення стає важливим фактором);

– початок реалізації європейських перспектив *(н*аближення вступу до Євросоюзу, формування єдиного економічного простору формує очевидні точки зростання та стимулює інвестиції у створення підприємств на території України з орієнтацією на експорт до країн ЄС).

Слід відзначити, що доступ до міжнародної допомоги буде однією із визначальних конкурентних переваг в найближчі роки, отримання ресурсів на відновлення галузей економіки буде з двох основних джерел:

– перше – це власні резерви галузей, до яких можна зарахувати залучені інвестиції, зокрема зовнішні;

– друге – донорська міжнародна допомога, обсяг та структура якої є предметом дискусій, але порядок цифр відомий – це десятки мільярдів доларів. Частину коштів буде надано через програми Євросоюзу для допомоги та адаптації державам – кандидатам у члени ЄС [3].

Саме ці аспекти мають сприяти появі нового, сильного учасника та нового лідера в особі саме держави, а дієві інформаційно-правові системи мають стати потужними сучасними інструментами для аналізу, моніторингу та відстеження змін за всіма аспектами впливу зовнішнього середовища.

Організація системи отримання та розподілу міжнародної допомоги потребує налагодження чіткої системи комунікацій, підпорядкування та відповідальності. Уряд України разом з міжнародними партнерами має брати безпосередню участь у розподілі та використанні міжнародної допомоги, що дозволить забезпечити ефективність комунікацій та сприятиме інституційному зміцненню державного сектора.

Першочергового фінансування потребуватимуть питання гуманітарного та інфраструктурного характеру, а в середньостроковій перспективі слід буде зосередити зусилля на відновленні та створенні робочих місць, а також завершенні структурних реформ.

Відновлення виробничих секторів з високою доданою вартістю створить надійну основу для стабільного розвитку економіки та сприятиме підвищенню рівня національних заощаджень і внутрішніх інвестицій, в свою чергу відновлення та технологічне оновлення виробничого потенціалу України повинне стати ключовим середньостроковим завданням програми відбудови та подальшого стратегічного розвитку [4].

Дослідження періодичних видань [5–7] щодо сутності «стратегії розвитку», дозволяють виділити окремі аспекти та визначати «стратегію розвитку», як довгостроковий план, який поєднує основні етапи процесу стратегічного управління та систему заходів із забезпечення найбільш

ефективного використання стратегічних ресурсів, виявлення резервів та розвитку конкурентного потенціалу.

Одними з головних властивостей стратегії розвитку мають бути адаптивність та гнучкість, які дозволять забезпечити своєчасне коригування у разі потреби та досягти намічених перспективних цілей.

Стратегії розвитку можна поділити на дві групи: активні стратегії та пасивні стратегії.

Активні стратегії передбачають:

– швидкі дії підприємства, орієнтовані на зміну ситуації на ринку, та намагання випередити головних конкурентів;

– гнучкість усіх процесів, які відбуваються;

– можливість інтенсивного використання всіх видів ресурсів праці, енергії, сировини і матеріалів, обладнання;

– постійний пошук і запровадження інновацій у виробничій, збутовій та управлінській діяльності.

Пасивні стратегії розвитку передбачають слідування за конкурентами, перегляд діяльності в разі виникнення такої потреби і, таким чином, є менш ризиковими і навіть можуть бути менш витратними [8].

Високий динамізм середовища функціонування, який, поєднуючись із критичною агресивністю суб‘єктів зовнішнього середовища, вимагає приділення максимальної уваги формуванню безпечних умов перш за все зусиллями самого бізнесу. Сьогодні актуальним є створення системи економічної безпеки в умовах кожного підприємства на рівні не окремого відділу із обмеженими функціями, а базового підрозділу, який органічно імплантований в організаційну структуру, інформаційно поєднаний із усіма процесами фінансово-господарської діяльності та здатний впливати на прийняття тактичних рішень й розроблення стратегії розвитку [9].

Проте, щоб виконати усі ці задачі, бізнесу вкрай важливо спочатку застосувати стратегію власного захисту, зокрема увійти та пережити режим так званий «гібернація».

«Гібернація» - термін який має наступні значення: період сповільнення життєвих процесів, енергоощадний режим, штучно створений стан уповільнення життєдіяльності організму [10].

Стратегія гібернації допомагає одночасно вирішити дві найголовніші задачі: захистити бізнес від загрози як такої та забезпечити максимально безболісне повернення до звичного режиму роботи після того, як негативний вплив буде нівельовано.

Для того, щоб адаптувати бізнес до гібернації необхідно:

– сформувати команду підтримки критичної інфраструктури (сконцентрувати ключових фахівців, що будуть виконувати управлінські функції, вирішувати завдання підтримки інфраструктури й управління системою безпеки на ключових позиціях, з метою забезпечення режиму підтримки життєдіяльності з подальшим виходом зі стану гібернації;

– організувати та забезпечити антикризову комунікацію (в ході звичайного режиму роботи варто підготувати документ, який буде містити опис кризових комунікацій співробітників у складних ситуаціях та може бути розповсюдженим в ході екстреної електронної розсилки постачальниками, клієнтами та партнерами);

– створити резервні системи життєзабезпечення та відповідні запаси всіх необхідних ресурсів [11].

Переведення бізнесу у стан гібернації є доцільним, коли рівень зовнішньої загрози вимагає тимчасового призупинення більшості або всіх операцій, а вплив негативних чинників є потужним, проте тимчасовим.

В свою чергу, державна політика й підтримка повинні забезпечити реалізацію системи принципів, прогнозів, дорожніх карт, щоб створити умови повоєнного становлення та сталого розвитку підприємництва, як системи конкурентоспроможних, економічно і соціально ефективних, інноваційно активних і соціально відповідальних суб'єктів, здатних забезпечити довгостроковий стійкий розвиток економіки вцілому.

Висновки з проведеного дослідження. Формування стратегічних орієнтирів повоєнного розвитку має обумовлювати створення умов для реалізації не тільки поточних/короткострокових цілей і завдань, але й уможливлювати досягнення стратегічних в довгостроковій перспективі на засадах забезпечення економічної безпеки суб'єктів підприємництва та пошуку механізмів досягнення компромісу на рівні забезпеченням національних інтересів країни та закладення перспектив майбутньої конкурентоспроможності.

Перелік посилань

1. *BBC News Україна*: веб-сайт. URL: https://www.bbc.com/ukrainian/features-60757453 (дата звернення: 01.10.2022).

2. Геополітичні та геоекономічні зміни, формовані під впливом російської агресії, та оновлення місця України у світовому просторі / Наук. ред. В. Юрчишин. Київ: Центр Разумкова, 2022. URL: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022_TRANSFORMANS_UKR.pdf (дата звернення: 10.09. 2022).

3. *MIND*: веб-сайт. URL: https://mind.ua/publications/20245288-sutinki-agroholdingiv-yak-vijna-zminit-silske-gospodarstvo-ukrayini\ (дата звернення: 15.10.2022).

4. Данилишин Б. Як відновлювати економіку після війни. *LB.ua*: веб-сайт. URL: https://lb.ua/blog/bogdan_danylysyn/510994_yak_vidnovlyuvati _ekonomiku_ pislya.html (дата звернення: 20.09. 2022).

5. Гончаров Ю.В., Лапчик Ю.Ю. Удосконалення стратегії розвитку підприємства. *Вісник Київського національного університету технологій та дизайну*. 2014. № 1. С. 193–199. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ Vknutd_2014_1_30 (дата звернення: 01.10.2022).

6. Погорелов Ю.С. Способи розвитку підприємства: умови та результативність використання. *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*. 2017. № 1. С. 76–84. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ ejopu_2017_1_15 (дата звернення: 01.10.2018).

7. Золотаревський А.В. Створення стратегії економічного розвитку підприємства. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2014. № 11(162). С. 107–113. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2014_11_23 (дата звернення: 01.10.2018).

8. Гудзь О. І. Стратегія розвитку підприємства: сутність та класифікація. *Економіка і суспільство*. 2018. Випуск 18. С.346–352. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/18_ukr/48.pdf. (дата звернення: 12.10.2022).

9. Штангрет А.М. Процес здійснення обліково-аналітичного забезпечення управління економічною безпекою підприємства. *Наукові записки*. 2015. №1(50). С. 15-22

10. Гібернація. *Wikipedia*: веб-сайт. URL: https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%93%D1%96%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F_(%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F)&oldid=19282726 (дата звернення: 14.10.2022).

11. Панчак В. Як захистити бізнес від зовнішніх загроз в 2022-му. Стратегія № 1: гібернація. *Погляди*. 2022. 18.01. URL: https://thepage.ua/ua/experts/yak-zahistiti-biznes-vid-zovnishnih-zagroz-v-2022-mu (дата звернення: 15.10.2022).

References

1. BBC News Ukraine [BBC News Ukrayina], available at: https://www.bbc.com/ukrainian/features-60757453 (last accessed 01.10.2022).

2. Geopolitical and geoeconomic changes shaped by russian aggression and renewal of the place of Ukraine in the world. [Heopolitychni ta heoekonomichni zminy, formovani pid vplyvom rosiys′koyi ahresiyi, ta onovlennya mistsya Ukrayiny u svitovomu prostori] Kyiv: Razumkov Center, 2022. available at: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022_TRANSFORMANS_UKR.pdf (last accessed 11.10.2022).

3. MIND [MIND], available at: https://mind.ua/publications/20245288-sutinki-agroholdingiv-yak-vijna-zminit-silske-gospodarstvo-ukrayini\ (last accessed 15.10.2022).

4. Danylyshyn, B. How to restore the economy after the war [Yak vidnovlyuvaty ekonomiku pislya viyny], *LB.ua*. available at: https://lb.ua/blog/bogdan_danylysyn/510994_yak_vidnovlyuvati _ekonomiku_ pislya.html (last accessed 20.09. 2022).

5. Honcharov, Yu. V., Lapchyk, Yu. Yu. (2014). Improvement of enterprise development strategy [Udoskonalennia stratehii rozvytku pidpryiemstva]. *Bulletin of the Kyiv National University of Technologies and Design* (electronic journal), No. 1,

P. 193-199, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vknutd_2014_1_30 (last accessed 01.10.2022).

6. Pohorelov, Yu. S. (2017). Methods of enterprise development: conditions and effectiveness of usage [Sposoby rozvytku pidpryiemstva: umovy ta rezultatyvnist vykorystannia]. *Economic journal Odessa polytechnic university* (electronic journal), No. 1, P. 76-84, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ejopu_2017_1_15 (last accessed 01.10.2018).

7. Zolotarevskyi, A. V. (2014). Creation of a strategy of economic development of the enterprise [Stvorennia stratehii ekonomichnoho rozvytku pidpryiemstva]. *Formation of market relations in Ukraine* (electronic journal), No. 11, P. 107-113, available at: 11http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2014_11_23 (last accessed 01.10.2018).

8. Hudz, O.I. (2018). Enterprise development strategy: essence and classification [Stratehiia rozvytku pidpryiemstva: sutnist ta klasyfikatsiia], *Economy and society*, No. 18, P. 346-352. (last accessed 12.10.2022).

9. Shtagret, A.M. (2015). The process of implementation of accounting and analytical support management of economic security company [Protses zdiysnennya oblikovo-analitychnoho zabezpechennya upravlinnya ekonomichnoyu bezpekoyu pidpryyemstva], *Scientific notes*, No. 1(50), P. 15-22.

10. Hibernation [Hibernatsiya] *Wikipedia*: available at: https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%93%D1%96%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F_(%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F)&oldid=19282726 (last accessed 14.10.2022).

11. Panchak, V. (2022). How to protect business from emerging threats in 2022. Strategy #1: hibernation [Yak zakhystyty biznes vid novykh zahroz u 2022 rotsi. Stratehiya №1: splyachka], available at: https://thepage.ua/ua/experts/yak-zahistiti-biznes-vid-zovnishnih-zagroz-v-2022-mu (last accessed 15.10.2022).

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 338.245.6; JEL Classification: M29

Кирчата І.М., Кирчатий Ю.В. ПРОБЛЕМИ ПОВОЄННОЇ ВІДБУДОВИ ТА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА

Мета. Розробка та реалізація стратегії відновлення після закінчення військових дій, будучи перспективно-орієнтованим етапом забезпечення економічної безпеки, стає підґрунтям для набуття довгострокових конкурентних переваг, а тому залишається надалі актуальною проблемою та виступає основною метою в даному дослідженні. ***Методика дослідження.*** Теоретичною і методологічною основою є праці провідних вітчизняних і зарубіжних учених-економістів, в яких розглядаються питання стратегічного управління та напрями розвитку підприємств умовах мінливого зовнішнього середовища. В роботі використано методи узагальнення та абстрагування; метод аналізу і синтезу. ***Результати***. Стратегічний орієнтир управління

процесом повоєнного становлення та розвитку підприємництва потребує використання не тільки накопиченого досвіду та розроблених підходів, а й актуалізує питання застосування принципово нових, перспективних методів, які ґрунтуються на здобутках сучасних наукових досліджень у сфері підтримки прийняття стратегічних рішень. Успішність стратегії розвитку залежить від обґрунтованості заходів реагування на зміни та очікування ринку в довгостроковій перспективі, тобто від ефективності стратегічного управління та реалізації системи заходів із забезпечення найбільш раціонального використання стратегічних ресурсів та наявних резервів. ***Наукова новизна.*** В роботі визначено, що нейтралізація загроз економічній безпеці кожного суб'єкта підприємництва повинна здійснюватися в рамках програмно-цільового підходу і включати в себе: виявлення джерела загроз, оцінку і розробку програмно-цільових заходів, спрямованих на нейтралізацію можливих загроз економічній безпеці, аналіз ступеня важливості загроз, економічну оцінку планованих заходів, розробку стратегії економічної безпеки та реалізацію стратегії розвитку в перспективі. ***Практична значущість.*** В ході дослідження визначено, що державна політика й підтримка повинні забезпечити реалізацію системи принципів, прогнозів, дорожніх карт, щоб створити умови повоєнного становлення та сталого розвитку підприємництва, як системи конкурентоспроможних, економічно і соціально ефективних, інноваційно активних і соціально відповідальних суб'єктів, здатних забезпечити довгостроковий стійкий розвиток економіки вцілому.

***Ключові слова*:** стратегія; конкурентні переваги; стратегія розвитку; стратегічне управління.

UDC 338.245.6; JEL Classification: M29

Kyrchata I., Kyrchatyi Iu. PROBLEMS OF POST-WAR RECONSTRUCTION AND BUSINESS DEVELOPMENT STRATEGY

Purpose. The purpose of the article is the recovery strategy development and its implementation after the end of hostilities. It becomes a perspective-oriented stage of ensuring economic security and the basis for acquiring state long-term competitive advantages. ***Methodology of research.*** The theoretical and methodological basis of the study were the works of leading domestic and foreign economists devoted to aspects of the enterprises strategic management and development's directions under the conditions of a changing external environment. The methods of generalization and abstraction, method of analysis and synthesis were used in the work. ***Findings.*** The strategic guideline for managing the process of post-war formation and development of entrepreneurship has requiring the use not only of accumulated experience and developed approaches, but also actualizes the issue of applying fundamentally new, promising methods. They are based on the achievements of modern scientific research in the field of supporting strategic decision-making. The success of the development strategy depends on the validity of measures to respond to changes and market expectations in the long term. It means that the effectiveness of strategic management and the implementation of a system of measures to ensure

the most rational use of strategic resources and available reserves are provided as a main factor. ***Originality***. The work has determined that the neutralization of threats to the economic security of each business entity should be carried out within the framework of a programmatic approach. It includes: identification of the source of threats, assessment and development of programmatic measures aimed at neutralizing possible threats to economic security, analysis of the degree of importance threats, economic assessment of planned measures, development of economic security strategy and its implementation in the future. ***Practical value.*** In the article, it was determined that state policy and support should ensure the implementation of a system of principles, forecasts, road maps in order to create conditions for the post-war formation and sustainable development of entrepreneurship. Such system will supporting competitive, economically and socially efficient, innovatively and socially responsible entities, that capable ensure long-term sustainable development of the economy as a whole.

Key words: strategy; competitive advantages; development strategy; strategic management.

Відомості про авторів / 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. (050) 669-00-96.

Kyrchata Iryna – Candidate of Science (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

Кирчатий Юрій Володимирович – аспірант кафедри економіки і підприємництва, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, м. Харків, Україна; Моб. (050) 580-67-18.

Kyrchatyi Iurii – graduate student of the Department of Economics and Entrepreneurship Kharkiv National Automobile and Highway University, Kharkiv, Ukraine.

УДК 331.556.4 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.56
JEL Classification: J 61

МІЖНАРОДНА ТРУДОВА МІГРАЦІЯ ЯК ВИЗНАЧНИЙ СУЧАСНИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Нестеренко В.Ю., канд. екон. наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
Сідельнікова В.К., канд. пед. наук, доцент
Харківський національний педагогічний університет імені Г.С. Сковороди

Постановка проблеми. Світові глобалізаційні процеси та подальше відкриття національних економік створюють умови не тільки для міжнародного переміщення капіталів, але й породжують масштабні міграційні процеси. Сучасна економіка України характеризується стрімким зростанням темпів міжнародної міграції працездатного населення, молоді, фахівців. Військові дії багатократно прискорили цей процес. Ситуація стає загрозливою для подальшого розвику національної економіки України і потребує грунтовного аналізу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемам дослідження міжнародних міграційних процесів та їх значення для економіки України присвятили свої роботи такі дослідники, як Буров І., Гайнанов Д.А., Атаева А.Г., Кваша О.С., Лібанова Е. М., Малиновська О.А., Петрушина Т., Соколовський І., Пікулик О.І., Терещенко Д.А., Цимбал Л.І., Овчаренко К.В. [1-10]. Однак головним чином, їх дослідження зосереджені на вивченні статистичних даних та впливу міграційних процесів на формування людського капіталу.

Невирішені складові загальної проблеми. Не зважаючи на значну кількість досліджень, вимагає подальшого розгляду проблеми виявлення причин та наслідків активізації міжнародних міграційних процесів в Україні та розробки ефективних заходів протидії катастрофічним наслідкам її подальшого розповсюдження.

Формулювання цілей статті. Метою статті є визначення причин та наслідків подальшої активізації міжнародних трудових міграційних процесів в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Говорячи про сучасний розвиток світової економіки, не можна не відзначити значне прискорення міжнародних міграційних процесів, все більша частина яких обумовлена саме трудовою міграцією. Дуже суттєвим цей аспект став для національної економіки України після введення в дію безвізового режиму з країнами Європейського Союзу. Трагічні події 2022 року зробили цей віддтік населення і, в тому числі його працездатної частини, ще стрімкішими. Але якщо говорити

переважна частина таких вимушених перселенців все ж таки повернеться додому після стабілізації ситуації в Україні і поповнить її людський капітал. Якщо ж говорити про трудових мігрантів, які виїхали ще до настання військових дій, то можливість їх повернення та вплив на подальший розвиток національної економіки України потребують грунтовного аналізу та вивчення.

Дослідження сутності трудових міграційних процесів в Україні, безумовно, слід починати з виявлення причин такого переміщення працездатного населення. За загальними даними до 50 відсотків працездатного населення віком до 29 років протягом останнього часу виїзжало з України для короткочасового працевлаштування. Загальну кількість трудових мігрантів оцінюють у 2-3 млн. осіб [10].

То що ж спонукає працездатних громадян України так активно мігрувати з метою працевлаштування у інші країни, лідерами серед яких на разі є країни Європейського Союзу? Розглянемо причини трудової міграції більш докладно.

Причини, що спонукають працездатних громадян України до виїзду з країни з метою працевлаштування, можна розділити на дві принципові групи:

- гуманітарні;
- економічні [9].

До гуманітарних причин відносять такі фактори, які потенційний трудовий мігрант вважає обмежуючими його розвиток, зокрема:

- обмежені можливості для професійного розвитку та самовдосконалення;
- відсутність стимулів для самовдосконалення;
- пригніченість та соціально-економічна апатія;
- незадоволеність своїм положенням у суспільстві, тощо.

До групи економічних причин можна віднести всі чинники, які стосуються матеріального становища потенційного трудового мігранта та членів його родини, а саме:

- незадоволення рівнем споживчих витрат та якістю споживання;
- обмежений доступ до якісних освітніх та медичних послуг;
- низька загальна якість життя та дозвілля;
- незадовільний рівень доходів, які можуть бути отримані від праці в наймі.

Крім цих груп причин, можна також виділити загальні макроекономічні фактори, які сприяють трудовій міграції з України [10]:

- військові дії, що змушують фізично переселятися зі значної частини України, приводять до втрати роботи та ставлять потенційного трудового мігранта перед вибором нового місця проживання і роботи;
- недостатня кількість робочих місць в регіоні проживання;
- низький рівень заробітних плат, що не відповідає обсягам витраченої праці, освіті та рівню кваліфікації;
- загальне подорожчання життя через нестабільність економіки, валютного курсу гривні, підвищення комунальних платежів, вартості оренди житла, продуктів харчування, тощо;

- відкриті можливості для працевлаштування, професійного розвитку та самореалізації к раїнах Європейського Союзу;
- очікування більш задовільної демографічної ситуації в країнах Європи, тощо.

Всі ці групи причин в своєму комплексі в кінцевому результаті спонукають потенційного трудового мігранта до прийняття рішення про виїзд для працевлаштування за межами України. І найбільш активними при цьому є молодь, професійні робітники та спеціалісти. Що безумовно має свої негативні наслідки для національної економіки України.

Якщо говорити про наслідки міжнародної трудової міграції для України, то тут можна виокремити як негативні, так і позитивні факти.

До негативних наслідків міграції працездатного населення з території України для національної економіки можна віднести наступні:

- депопуляція населення України, обмеження можливостей для її відтворення. Особливо небезпечним стає цей фактор в умовах міграції працездатних жінок та дітей в умовах військових дій;
- зниження рівня людського капіталу в національній економіці України, особливо інтелектуального, наукового, високопрофесійного;
- залежність національної економіки від вливання коштів трудовими мігрантами;
- втрата кваліфікації працівниками, які займаються за кордоном менш кваліфікованою працею, ніж займалися в Україні;
- втрати бюджетних коштів на підготовку кадрів, які не задіяні у своїй професійній діяльності в економіці України;
- втрата джерел наповнення коштами фондів соціального страхування зі збереженням здійснення мінімальних соціальних гарантій трудовим мігрантам в майбутньому;
- проблеми зворотної адаптації трудових мігрантів при поверненні додому;
- демографічні наслідки – зростання числа розлучень, зниження народжуваності, порушення родинних і соціальних зв’язків, тощо.

Однак у міжнародної трудової міграції є не лише негативні наслідки з точки зору розвитку національної економіки України. До певних позитивних моментів можна віднести наступні:

- зменшення рівня безробіття в середині країни, але безумовно не через розвиток економіки і створення додаткових робочих місць, а через зниження попиту;
- дефіцит кадрів приводить до боротьби потенційних працедавців за кадри, результатом чого є зростання рівня заробітних плат в окремих галузях та економіці країни в цілому;
- збільшення обсягів надходження коштів в економіку України, стабілізація валютного курсу гривні;
- підвищення рівня споживання домогосподарствами, в яких джерелом доходу є дохід від трудової міграції, а це в свою чергу підвищує рівень

суспільного попиту в економіці, бо такі надходження доходів дуже значні в розрізі національної економіки України;

- зниження загального соціального напруження в країні через незадовільний рівень життя та неможливість працевлаштування;
- підвищення рівня соціального розвитку домогосподарств через отримання доступу до більш якісних соціальних послуг, тощо.

Однак, не зважаючи на значну кількість потужних поточних позитивних ефектів, в довгостроковій перспективі такі загрозливі розміри трудової міграції, які нині склалися в Україні, безумовно, матимуть негативний результат. Це обумовлює необхідність підвищення уваги держави до проблеми міжнародної трудової міграції, з метою недопущення катастрофічних наслідків для економіки України в майбутньому.

Ефективна державна політика з контролю за трудовою міграцією має надавати дійсно дієві важелі, які зацікавлять потенційного трудового мігранта не виїжджати з України, або обґрунтують рішення повернутися. Однак попередньо мають бути вжиті заходи зі зниження залежності національної економіки від потоків фінансових надходжень від зовнішніх трудових мігрантів.

Висновки з проведеного дослідження. Отже, міжнародна трудова міграція є в сучасних умовах загальносвітовою тенденцію. В Україні вона має чітко обумовлені причини, але розміри міграції починають носити загрозливий характер і потребують державного втручання, контролю і стимулювання повернення трудових мігрантів через потенційні тяжкі негативні наслідки для розвитку національної економіки від ситуації, що склалася на ринку трудових ресурсів України.

Перелік посилань

1. Буров І. Трудова міграція як наслідок соціально-економічної політики України 2014-2018 рр. *Українське суспільство: моніторинг соціальних змін. зб. наук. праць.* Вип. 6 (20). Київ: Інститут соціології НАН України, 2018. С. 166-170.

2. Гайнанов Д.А., Атаева А.Г. Человеческий капитал территориальной социально-экономической системы: проблема идентификации в условиях экономики знаний. *Региональные проблемы преобразования экономики*. 2018. № 10. С. 80−86.

3. Кваша О.С. Зовнішні міграційні процеси трудових ресурсів: фактори, стан та наслідки для України. *Економіка і суспільство*. 2017. № 10. С. 535-540.

4. Лібанова Е.М. Зовнішні трудові міграції Українців: масштаби, причини, наслідки. *Демографія та соціальна економіка*. 2018. № 2 (33). С. 11–26.

5. Малиновська О.А. Міграційна політика: глобальний контекст та українські реалії : монографія. Київ: НІСД, 2018. 472 с.

6. Малиновська О.А. Еміграція vs імміграція: напрями та механізми політики репатріації. *Демографія та соціальна економіка*. 2019. № 1(35). С. 69–81.

7. Петрушина Т., Соколовський І. Соціологічні показники стану ринку праці України: актуальні проблеми та виклики. *Українське суспільство: моніторинг соціальних змін. зб. наук. праць.* Вип. 6 (20). Київ: Інститут соціології НАН України, 2018. С. 139-147.

8. Пікулик О.І. Причини, особливості та наслідки трудової міграції в Україні. Мукачівський державний університет. *Економіка і суспільство*. 2019 р., № 20. С. 48-50.

9. Терещенко Д.А. Вплив міграційних процесів на розвиток людського капіталу. *Держава та регіони. Серія: Державне управління*. 2019. №4(68). С. 207-214.

10. Цимбал Л.І., Овчаренко К.В. Економічний вплив трудової міграції на економіку України. *Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка»*. 2020. №10. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8242 (дата звернення: 28.09.2022).

References

1. Burov, I. (2018). Labor migration as a consequence of the socio-economic policy of Ukraine 2014-2018. [Trudova mihratsiia yak naslidok sotsialno-ekonomichnoi polityky Ukrainy 2014-2018 rr.], *Ukrainian society: monitoring social changes. coll. of science works*, No. 6 (20), P. 166-170.

2. Hainanov, D.A., Ataeva, A.H. (2018). Human capital of the territorial social and economic system: the problem of identification in the conditions of the knowledge economy [Chelovecheskyi kapytal terrytoryalnoi sotsyalno-эkonomycheskoi systemы: problema ydentyfykatsyy v uslovyiakh эkonomyky znanyi], *Regional problems of economic transformation*¸ No. 10, P. 80−86.

3. Kvasha, O.S. (2017). External labor migration processes: factors, status and consequences for Ukraine [Zovnishni mihratsiini protsesy trudovykh resursiv: faktory, stan ta naslidky dlia Ukrainy], *Economy and society*, No. 10, P. 535-540.

4. Libanova, E.M. (2018). External labor migration of Ukrainians: scope, causes, consequences [Zovnishni trudovi mihratsii Ukraintsiv: masshtaby, prychyny, naslidky], *Demography and social economy*, No. 2 (33), P. 11-26.

5. Malynovska, O.A. (2018). *Migration policy: global context and Ukrainian realities [Mihratsiina polityka: hlobalnyi kontekst ta ukrainski realii]: monograph*, Kyiv, 472 p.

6. Malynovska, O.A. (2019). Emigration vs immigration: directions and mechanisms of repatriation policy [Emihratsiia vs immihratsiia: napriamy ta mekhanizmy polityky repatriatsii], *Demography and social economy*, No. 1 (35), P. 69-81.

7. Petrushyna, T., Sokolovskyi, I. (2018). Sociological indicators of the state of the labor market of Ukraine: current problems and challenges [Sotsiolohichni pokaznyky stanu rynku pratsi Ukrainy: aktualni problemy ta vyklyky], *Ukrainian society: monitoring social changes. coll. of science works*, No. 6 (20), P. 139-147.

8. Pikulyk, O.I. (2019). Causes, features and consequences of labor migration in Ukraine [Prychyny, osoblyvosti ta naslidky trudovoi mihratsii v Ukraini], *Economy and society*, No. 20, P. 48−50.

9. Tereshchenko, D.A. (2019). The influence of migration processes on the development of human capital [Vplyv mihratsiinykh protsesiv na rozvytok liudskoho kapitalu], *State and regions. Series: Public administration*, No. 4 (68), P. 207-214.

10. Tsymbal, L.I., Ovcharenko, K.V. (2020). The economic impact of labor migration on the economy of Ukraine [Ekonomichnyi vplyv trudovoi mihratsii na ekonomiku Ukrainy], *Electronic scientific publication "Efficient Economy"*, No. 10, available at: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8242 (last accessed 28.09.2022).

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 331.556.4; JEL Classification: J 61

Нестеренко В.Ю., Сідельнікова В.К. МІЖНАРОДНА ТРУДОВА МІГРАЦІЯ ЯК ВИЗНАЧНИЙ СУЧАСНИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Мета. Визначення причин та наслідків активізації міжнародних трудових міграційних процесів в Україні. ***Методика дослідження.*** В ході дослідження використовувалися методи аналізу і синтезу, метод логічного аналізу. Інформаційними ресурсами дослідження є електронні інформаційні ресурси і матеріали періодичних видань. ***Результати.*** Говорячи про сучасний розвиток світової економіки, не можна не відзначити значне прискорення міжнародних міграційних процесів, все більша частина яких обумовлена саме трудовою міграцією. Дослідження сутності трудових міграційних процесів в Україні слід починати з виявлення причин такого переміщення працездатного населення. Всі причини можна умовно поділити на три групи: гуманітарні, соціально-економічні, макроекономічні. До негативних наслідків міграції працездатного населення з території України можна віднести наступні: депопуляція населення України, обмеження можливостей для її відтворення.; зниження рівня людського капіталу в національній економіці України, особливо інтелектуального, наукового, високопрофесійного; залежність національної економіки від вливання коштів трудовими мігрантами; втрата кваліфікації працівниками, які займаються за кордоном менш кваліфікованою працею, ніж займалися в Україні; втрати бюджетних коштів на підготовку кадрів, які не задіяні у своїй професійній діяльності в економіці України; втрата джерел наповнення коштами фондів соціального страхування зі збереженням здійснення мінімальних соціальних гарантій трудовим мігрантам в майбутньому; проблеми зворотної адаптації трудових мігрантів при поверненні додому; демографічні наслідки, тощо. До певних позитивних наслідків можна віднести наступні: зменшення рівня безробіття в середині країни; зростання рівня заробітних плат в окремих галузях та економіці країни в цілому; стабілізація валютного курсу гривні; підвищення рівня споживання

домогосподарствами; зниження загального соціального напруження в країні; підвищення рівня соціального розвитку домогосподарств. ***Наукова новизна.*** Уточнено перелік причин активізації міжнародної трудової міграції та негативні і позитивні її наслідки для економіки України. ***Практична значущість.*** Запропоновані висновки можуть бути використані у державному та регіональному управлінні для формування ефективної системи управління міграційними процесами.

***Ключові слова*:** трудова міграція, відкрита економіка, національна економіка, причини міжнародної трудової міграції, наслідки міжнародної трудової міграції.

UDC 331.556.4; JEL Classification: J 61

Nesterenko V., Sidelnikova V. INTERNATIONAL LABOR MIGRATION AS A SIGNIFICANT MODERN ASPECT OF THE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY OF UKRAINE

Purpose. Determination of the causes and consequences of the activation of international labor migration processes in Ukraine. ***Methodology of research.*** During the research, the methods of analysis and synthesis, the method of logical analysis were used. The information resources of the research are electronic information resources and materials of periodicals. ***Results.*** Speaking about the current development of the world economy, one cannot fail to note the significant acceleration of international migration processes, the greater part of which is caused by labor migration. The study of the essence of labor migration processes in Ukraine should begin with the identification of the reasons for such movement of the working population. All reasons can be conditionally divided into three groups: humanitarian, socio-economic, macroeconomic. The negative consequences of the migration of the able-bodied population from the territory of Ukraine include the following: depopulation of the population of Ukraine, limitation of opportunities for its reproduction.; decrease in the level of human capital in the national economy of Ukraine, especially intellectual, scientific, highly professional; the dependence of the national economy on the infusion of funds by labor migrants; loss of qualifications by employees engaged in less skilled work abroad than they were engaged in in Ukraine; loss of budget funds for the training of personnel who are not involved in their professional activities in the economy of Ukraine; loss of sources of funding for social insurance funds while preserving the implementation of minimum social guarantees for labor migrants in the future; problems of reverse adaptation of labor migrants upon returning home; demographic consequences, etc. The following can be attributed to certain positive effects: a decrease in the level of unemployment in the middle of the country; increase in the level of wages in certain industries and the economy of the country as a whole; stabilization of the hryvnia exchange rate; increase in household consumption; reduction of general social tension in the country; increasing the level of social development of households. ***Originality.*** The list of reasons for the intensification of international labor migration and its negative and positive consequences for the economy of Ukraine has been specified. ***Practical***

value. The proposed conclusions can be used in the state and regional administration for the formation of an effective system of management of migration processes.

Key words: labor migration, open economy, national economy, causes of international labor migration, consequences of international labor migration.

Відомості про авторів / About the Authors

Нестеренко Валентина Юріївна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: valentinaonisiforova@gmail.com; ORCID ID: http://orcid.org/0000-0001-9899-8427. Моб. (099) 499-14-28.

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

Сідельнікова Владислава Костянтинівна – кандидат педагогічних наук, доцент, Харківський національний педагогічний університет імені Г.С. Сковороди, доцент кафедри економічної теорії, фінансів і обліку, м. Харків, Україна; e-mail: vladasid09@gmail.com; ORCID ID: http://orcid.org/0000-0002-3851-6067. Моб. (067) 701-43-43

Sidelnikova Vladyslava – Candidate of Sciences (Pedagogical Sciences), Associate Professor, Kharkiv National Pedagogical University named after G.S. Skovoroda, Associate Professor at the Department of Economic Theory, Finance and Accounting, Kharkiv, Ukraine.

УДК 336.64 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.64
JEL Classification: M 21

ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВОГО ОЗДОРОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМСТВА В КРИЗОВИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Нестеренко В.Ю., канд. екон. наук, доцент
Шевченко В.О., здобувач вищої освіти
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
Осьмірко І.В., канд. екон. наук, доцент
Харківський національний педагогічний університет імені Г.С. Сковороди

Постановка проблеми. На сучасному етапі економіка України терпить потужні негативні зміни майже у всіх сферах господарювання, насамперед у фінансово-економічній: неефективність управління, криза платоспроможності й кредитоспроможності підприємств, високі показники заборгованості перед державою та банківськими установами. Ці негативні тенденції є актуальними для великої кількості вітчизняних підприємств і можуть стати причиною банкрутства. Тому проблема управління ризиком банкрутства є надзвичайно актуальною в сучасних умовах. Велика кількість таких процедур банкрутства підприємств може стати дуже критичним фактором для подальшого розвитку національної економіки.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Останніми роками серед науковців знову багато уваги приділяється проблемам антикризового управління підприємством та заходам виведення підприємства з фінансової кризи [1-10]. В своїх роботах переважна частина дослідників зосереджує свою увагу на дослідженні сучасного трактування сутності антикризового управління підприємством, обґрунтуванні його актуальності в сучасних кризових умовах розвитку національної економіки України.

Невирішені складові загальної проблеми. Не зважаючи на значну кількість досліджень, подальшого розгляду потребують проблеми виокремлення ефективних заходів фінансового оздоровлення підприємства з метою зниження ймовірності банкрутства.

Формулювання цілей статті. Метою статті є формування переліку ефективних заходів фінансового оздоровлення підприємства з метою зниження ймовірності банкрутства.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Управління підприємством в умовах фінансової кризи — це сукупність методів, направлених з одного боку, на скорочення всіх видів витрат, збільшення надходження грошових коштів в організацію, необхідних для покриття боргових зобов'язань, а з іншого боку - на зростання обсягів реалізації і отримання запланованого розміру прибутку.

До основних методів подолання фінансової кризи і зниження імовірності банкрутства підприємства відносяться наступні:

– скорочення витрат;
– збільшення надходження грошових коштів на підприємство;
– забезпечення реструктуризації дебіторської та кредиторської заборгованостей;
– визначення стратегії напрямків розвитку підприємства;
– санація, реструктуризація та реорганізація підприємства.

Скорочення витрат є першочерговим заходом в тій ситуації, коли підприємство відчуває фінансову кризу. Тому для реалізації заходу необхідно централізувати прийняття всіх рішень, які здійснюють вплив на рух матеріальних активів організації, зменшувати або заморожувати більшість довгострокових витрат, які стосуються науково-дослідних та проєктно-конструкторських робіт, вкладень у капітальне будівництво та переважної кількості інших витрат підприємство з періодом окупності більшим за рік.

Методи скорочення витрат включають:

- контроль витрат,
- аналіз джерел виникнення витрат,
- класифікацію витрат за мірою залежності від обсягів виробництва,
- проведення заходів по зниженню витрат,
- оцінювання отриманого ефекту.

В межах реалізації методу скорочення витрат в умовах промислового підприємства необхідно:

- проаналізувати за рахунок яких статей можна їх знизити;
- розподілити ці витрати по мірі важливості для виробництва;
- обрати найбільш оптимальні методи по їх скороченню.

Загальний алгоритм реалізації методу скорочення витрат, як заходу запобігання банкрутству, наведено на рис. 1.

Рис. 1. Алгоритм зниження витрат

Джерело: побудовано авторами

Забезпечення надходження грошових коштів на підприємство в умовах кризи реалізується за наступними напрямками:

– реалізація або здача в оренду надмірних активів підприємства, що не використовуються у виробничому процесі;

– оптимізація структури реалізації;

– зміна політики управління коштами в напрямку підвищення рівня їх оборотності.

З метою зниження ризику несплати дебіторської заборгованості, підприємство має відстежувати кредитну історію клієнтів. Необхідно ліквідовувати або, принаймні знизити дебіторську заборгованість, що дозволить вивільнити значні кошти для підприємства. Для зменшення розмірів дебіторській заборгованості також ефективним є використання факторингу.

Практична реалізація методу факторингу в процесі управління дебіторською заборгованістю має низку переваг та недоліків (рис. 2).

Рис. 2. Переваги та недоліки застосування факторингу

Джерело: побудовано авторами

В рамках заходів з подолання фінансової кризи на підприємстві дуже важливим є проведення реструктуризації боргових зобов'язань. Але не зважаючи на оздоровлюючий ефект, такі заходи не впливають на поточну діяльність підприємства та не створюють умов для підвищення прибутковості. Тому в межах антикризового управління на підприємстві має розроблятися стратегія подальшого розвитку і, за необхідності, має проводитися реорганізація або реструктуризація.

Загальна схема принципових напрямків відновлення платоспроможності промислового підприємства наведена на рис. 3.

Рис. 3. Заходи по відновленню платоспроможності підприємства

Джерело: побудовано авторами

Висновки з проведеного дослідження. Отже, фінансове оздоровлення підприємства в кризових умовах є цілком закономірним процесом, який є реальним для реалізації та ефективним заходом антикризового управління підприємством. Існують чіткі алгоритми реалізації дій з виведення підприємства з фінансової кризи та зниження ризику банкрутства навіть у дуже скрутних умовах розвитку національної економіки.

Перелік посилань

1. Андрущенко І.Є., Касьян О.С. Бюджетування, як технологія стратегічного фінансового управління. *Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка».* 2014. Вип. 12. URL: http:// www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3611 (дата звернення: 01.10.2022).

2. Банера Н.П. Антикризове управління як один із шляхів виходу із фінансової кризи. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2016. Вип. 10. С. 266-269.

3. Борзенко В. І. Антикризове управління: навч. посібник. Х.: Видавництво Іванченка, 2016. 232 с.

4. Колісник М.В., Балик У.О. Бюджетування як шлях до ефективного управління. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Вип. 7. С. 372–375.

5. Коляденко І.І., Кавтиш О.П. Наукові підходи до сутності антикризового управління. *Науково-виробничий журнал «Бізнес-навігатор»*. 2018. Вип. 2-2(45). С. 7-10.

6. Морозов Є. Ю. Антикризові заходи в системі управління підприємством. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2018. Вип. 3. С. 114-120.

7. Мирошниченко Ю.В., Вдовіченко А.С. Антикризове управління на підприємствах малого та середнього бізнесу. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2020. Вип. 25. С. 119-132. DOI: http://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2020.24.0.119.

8. Столяров Г.П., Пєнова Р.П. Теоретичні аспекти формування системи планування та бюджетування на підприємстві. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2016. Вип. 4 (57). С. 84-94.

9. Ткачук Г. Ю. Стратегії антикризового управління підприємствами металургійної промисловості. *МНУ ім В. О. Сухомлинського. Глобальні та національні проблеми економіки*. 2018. Вип. 21. С. 416-420

10. Федорченко О.Є. Удосконалення системи бюджетування на підприємстві. *Економіка та держава*. 2015. Вип. 11. С. 37–39.

References

1. Andrushchenko, I.Ye., Kasian, O.S. (2014). Budgeting as a technology of strategic financial management [Biudzhetuvannia, yak tekhnolohiia stratehichnoho finansovoho upravlinnia], *Electronic scientific professional publication "Effective Economics"*, No. 12, available at: http:// www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3611 (last accessed 01.10.2022).

2. Banera, N.P. (2016). Anti-crisis management as one of the ways out of the financial crisis [Antykryzove upravlinnia yak odyn iz shliakhiv vykhodu iz finansovoi kryzy], *Global and national economic problems*, No. 10, P. 266-269.

3. Borzenko, V. I. (2016). *Anti-crisis management [Antykryzove upravlinnya]: training manual*. Kh.: Publishing House Ivanchenko, 232 p.

4. Kolisnyk, M.V., Balyk, U.O. (2015). Budgeting as a way to effective management [Biudzhetuvannia yak shliakh do efektyvnoho upravlinnia], *Global and national economic problems*, No. 7, P. 372-375.

5. Kolyadenko, I.I., Kavtysh, O.P. (2018). Scientific approaches to the essence of crisis management [Naukovi pidkhody do sutnosti antykryzovoho upravlinnia], *Research and production magazine "Business Navigator"*, No. 2-2 (45), P. 7-10.

6. Morozov, Ye. Yu. (2018). "Anti-crisis measures in the enterprise management system" ["Antykryzovi zakhody v systemi upravlinnya pidpryyemstvom"], *State and regions. Series: Economics and Business*, No. 3, P. 114-120.

7. Miroshnychenko, Yu.V., Vdovichenko, A.S. (2020). Anti-crisis management in small and medium enterprises [Antykryzove upravlinnia na pidpryiemstvakh maloho ta serednoho biznesu], *Problems and prospects of entrepreneurship development*, No. 25, P. 119-132.

8. Stoliarov, H.P., Pienova, R.P. (2016). Theoretical aspects of forming a system of planning and budgeting at the enterprise [Teoretychni aspekty formuvannia systemy planuvannia ta biudzhetuvannia na pidpryiemstvi], *Development of methods of management and administration of transport*, No. 4(57), P. 84-94.

9. Tkachuk, H. Yu. (2018). Anti-crisis management strategies for enterprises of metallurgical industry [Stratehii Antykryzovoho upravlinnia pidpryiemstvamy metalurhiinoi promyslovosti], *Global and national problems of economy*, *Mykolaiv V.O. Sukhomlynskyi national university*, No. 21, P. 416-420.

10. Fedorchenko, O.Ye. (2015). Improving the budgeting system at the enterprise [Udoskonalennia systemy biudzhetuvannia na pidpryiemstvi], *Economy and state*, No. 11, P. 37-39.

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 336.64; JEL Classification: M 21

Нестеренко В.Ю., Шевченко В.О., Осьмірко І.В. ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВОГО ОЗДОРОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМСТВА В КРИЗОВИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Мета. Формування переліку ефективних заходів фінансового оздоровлення підприємства з метою зниження ймовірності банкрутства. ***Методика дослідження.*** В ході дослідження використовувалися методи аналізу і синтезу, метод логічного аналізу. Інформаційними ресурсами дослідження є електронні інформаційні ресурси і матеріали періодичних видань. ***Результати.*** На сучасному етапі економіка України терпить потужні негативні зміни майже у всіх сферах господарювання, насамперед у фінансово-економічній: неефективність управління, криза платоспроможності й кредитоспроможності підприємств, високі показники заборгованості перед державою та банківськими установами. Управління підприємством в умовах фінансової кризи - це сукупність методів, направлених з одного боку, на

скорочення всіх видів витрат, збільшення надходження грошових коштів в організацію, необхідних для покриття боргових зобов'язань, а з іншого боку - на зростання обсягів реалізації і отримання запланованого розміру прибутку. До основних методів подолання фінансової кризи і зниження імовірності банкрутства підприємства відносяться наступні: скорочення витрат; збільшення надходження грошових коштів на підприємство; забезпечення реструктуризації дебіторської та кредиторської заборгованостей; визначення стратегії напрямків розвитку підприємства; санація, реструктуризація та реорганізація підприємства. Методи скорочення витрат включають: контроль витрат, аналіз джерел виникнення витрат, класифікацію витрат за мірою залежності від обсягів виробництва, проведення заходів по зниженню витрат, оцінювання отриманого ефекту. В межах реалізації методу скорочення витрат в умовах промислового підприємства необхідно: проаналізувати за рахунок яких статей можна їх знизити; розподілити ці витрати по мірі важливості для виробництва; обрати найбільш оптимальні методи по їх скороченню. Забезпечення надходження грошових коштів на підприємство в умовах кризи реалізується за наступними напрямками: реалізація або здача в оренду надмірних активів підприємства, що не використовуються у виробничому процесі; оптимізація структури реалізації; зміна політики управління коштами в напрямку підвищення рівня їх оборотності. З метою зниження ризику несплати дебіторської заборгованості підприємство має відстежувати кредитну історію клієнтів. Для зменшення розмірів дебіторській заборгованості ефективним є використання факторингу. В рамках заходів з подолання фінансової кризи на підприємстві дуже важливим є проведення реструктуризації боргових зобов'язань. Але не зважаючи на оздоровлюючий ефект, такі заходи не впливають на поточну діяльність підприємства та не створюють умов для підвищення прибутковості. Тому в межах антикризового управління на підприємстві має розроблятися стратегія подальшого розвитку і, за необхідності, має проводитися реорганізація або реструктуризація. ***Наукова новизна.*** Уточнено перелік сучасних заходів фінансового оздоровлення підприємства та конкретні механізми їх реалізації в умовах промислових підприємств. ***Практична значущість.*** Запропоновані висновки можуть бути використані дослідниками, власниками та керівниками підприємств при формуванні системи антикризового управління.

***Ключові слова*:** фінансова криза, фінансове оздоровлення, підприємство, антикризове управління, ефективність, алгоритм.

UDC 336.64; JEL Classification: M 21

Nesterenko V., Shevchenko V., Osmirko I. FEATURES OF THE FINANCIAL RECOVERY OF THE ENTERPRISE IN THE CRISIS CONDITIONS OF THE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY

Purpose. Forming a list of effective measures to improve the company's finances in order to reduce the probability of bankruptcy. ***Methodology of research.*** During the research, the methods of analysis and synthesis, the method of logical

analysis were used. The information resources of the research are electronic information resources and materials of periodicals. ***Results.*** At the current stage, the economy of Ukraine is undergoing powerful negative changes in almost all spheres of management, primarily in the financial and economic sphere: inefficiency of management, crisis of solvency and creditworthiness of enterprises, high indicators of indebtedness to the state and banking institutions. Management of an enterprise in the conditions of a financial crisis is a set of methods aimed, on the one hand, at reducing all types of expenses, increasing the inflow of funds into the organization, necessary to cover debt obligations, and on the other hand, at increasing sales volumes and obtaining the planned size profit The main methods of overcoming the financial crisis and reducing the probability of bankruptcy of the enterprise include the following: cost reduction; increase in cash flow to the enterprise; ensuring the restructuring of receivables and payables; determination of the company's development direction strategy; rehabilitation, restructuring and reorganization of the enterprise. Cost reduction methods include: cost control, analysis of sources of costs, classification of costs according to the degree of dependence on production volumes, implementation of measures to reduce costs, evaluation of the obtained effect. Within the framework of the implementation of the cost reduction method in the conditions of an industrial enterprise, it is necessary to: analyze at the expense of which articles they can be reduced; allocate these costs according to their importance for production; choose the most optimal methods for their reduction. Ensuring the inflow of funds to the enterprise in crisis conditions is implemented in the following directions: sale or lease of excess assets of the enterprise that are not used in the production process; optimization of the implementation structure; changing the fund management policy in the direction of increasing the level of their turnover. In order to reduce the risk of non-payment of receivables, the company should monitor the credit history of customers. Factoring is effective in reducing accounts receivable. As part of measures to overcome the financial crisis at the enterprise, it is very important to carry out debt restructuring. But despite the healing effect, such measures do not affect the current activity of the enterprise and do not create conditions for increasing profitability. Therefore, within the framework of anti-crisis management, a strategy for further development should be developed at the enterprise and, if necessary, reorganization or restructuring should be carried out. ***Originality.***The list of modern measures for the financial improvement of the enterprise and the specific mechanisms of their implementation in the conditions of industrial enterprises have been clarified. ***Practical value.*** The proposed conclusions can be used by researchers, owners and managers of enterprises in the formation of the anti-crisis management system.

Key words: financial crisis, financial recovery, enterprise, anti-crisis management, efficiency, algorithm.

Відомості про авторів / About the Authors

Нестеренко Валентина Юріївна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: valentinaonisiforova@gmail.com; ORCID ID: http://orcid.org/0000-0001-9899-8427. Моб. 099-499-14-28.

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

Шевченко Владислав Олександрович – Харківський національний автомобільно-дорожній університет, здобувач вищої освіти, м. Харків, Україна.

Shevchenko Vladuslav Oleksandrovych - Kharkov National Automobile and Highway University, applicant for higher education, Kharkiv, Ukraine.

Осьмірко Інна Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний педагогічний університет імені Г.С. Сковороди, доцент кафедри економічної теорії, фінансів і обліку, м. Харків, Україна; e-mail: i.v.osmirko@hnpu.edu.ua; ORCID ID: http://orcid.org/0000-0002-7967-8230. Моб. 050-60-50-684.

Osmirko Inna – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Pedagogical University named after H.S. Skovoroda, Associate Professor of the Department of Economic theory, Finance and Accounting,, Kharkiv, Ukraine.

УДК 338.242.4 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.73
JEL Classification: H83

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РИНКУ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД

Даниленко Є.С., к.е.н., докторант
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Стабільне зростання ринку легкових автомобілів не можливе без ефективного державного регулювання. Сьогодні механізм державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів характеризується недосконалістю нормативно-правового забезпечення, відсутністю злагодженої взаємодії між урядом, автовиробниками, підприємствами-автодилерами та покупцями легкових автомобілів. Окремої уваги вимагає проблема залучення іноземних автовиробників, створення сприятливих інвестиційних і податкових умов для розміщення їхніх виробництв на території України та будівництва необхідної інфраструктури для успішного функціонування автомобільної індустрії. Крім цього, на державному рівні в Україні відсутні програми стимулювання покупців легкових автомобілів. Відсутність фінансового забезпечення та дієвого механізму державно-приватного партнерства, обмеженість заходів державного регулювання призводить до низького рівня інвестиційної привабливості вітчизняного ринку легкових автомобілів. Це своєю чергою потребує використання нових, актуальних сьогоденню напрямків і заходів державного регулювання та прийняття оптимальних урядових рішень. Особливу увагу при цьому слід приділити досвіду світових лідерів автомобільної галузі, які досягли значних успіхів у розвитку ринку легкових автомобілів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі питання державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів розкрили такі науковці, як: Шевченко І. Ю. [1-3], Дмитрієв І. А. [2], Семирак О. С. [4], Краузе О. І. [5] та інші. Так, Шевченко І. Ю. та Дмитрієв І. А. [2] досліджували особливості державного регулювання розвитку автомобілебудування в провідних країнах-виробниках автомобілів – Китаї, Японії, Індії, Південній Кореї та інших, а також механізм державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні за його основними елементами – ієрархічна система органів державної влади та їх повноваження, методи та нормативно-правова база [1; 3]. Семирак О. С. [4] займався розробленням методико-практичних рекомендацій щодо вдосконалення, планування та регулювання розвитку автомобілебудування в Україні. Краузе О. І. [5] вивчала вплив державного регулювання на створення сприятливого інвестиційного клімату в країні, умов стратегічного партнерства й зростання конкурентоспроможності автовиробників.

Невирішені складові загальної проблеми. Проте, в науковому полі бракує досліджень щодо можливостей використання в Україні міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів, який

можна перейняти для залучення іноземних автовиробників, створення сприятливих умов для вітчизняних автовиробників, побудови довготривалих відносин між автовиробниками та державою, автовиробниками та покупцями легкових автомобілів, державою та покупцями легкових автомобілів. Таке дослідження допоможе визначити пріоритетні напрямки та заходи, які сприятимуть розвитку вітчизняного ринку легкових автомобілів.

Формулювання цілей статті. Метою статті є характеристика напрямків і заходів вітчизняного та міжнародного державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів; окреслення перспектив використання в Україні міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів у довгостроковій, середньостроковій і короткостроковій перспективі.

Викладення основного матеріалу дослідження. Основними завданнями державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів є забезпечення стабільного економічного зростання та розвитку ринку легкових автомобілів, створення сприятливих умов для ефективної діяльності підприємств-автодилерів, підвищення попиту покупців на легкові автомобілі, розвиток вітчизняної автомобільної промисловості.

Державне регулювання розвитку ринку легкових автомобілів будь-якої країни спрямоване на:

– забезпечення балансу інтересів держави, автовиробників, підприємств-автодилерів, покупців легкових автомобілів;

– вдосконалення нормативної бази розвитку ринку легкових автомобілів;

– визначення пріоритетних напрямків розвитку, системи управління, реформування та регулювання ринку легкових автомобілів;

– захист прав споживачів під час придбання легкових автомобілів та їх подальшого обслуговування;

– захист прав автовиробників і підприємств-автодилерів, що здійснюють свою діяльність на ринку легкових автомобілів;

– створення рівних умов для роботи автовиробників і підприємств-автодилерів, які здійснюють свою діяльність на ринку легкових автомобілів, шляхом обмеження монополізму та розвитку вільної конкуренції;

– забезпечення зайнятості населення, підготовки професіоналів, фахівців і робітничих кадрів для автовиробників та підприємств-автодилерів;

– охорону довкілля від шкідливого впливу легкових автомобілів;

– проведення науково-технічних робіт та наукових досліджень.

Державне регулювання розвитку ринку легкових автомобілів реалізується шляхом проведення органами державної влади економічної та соціальної політики і здійснюється у таких формах:

– прийняття актів законодавства з питань регулювання діяльності автовиробників і підприємств-автодилерів;

– регулювання обсягів експорту-імпорту легкових автомобілів;

– видачі спеціальних дозволів (ліцензій) на здійснення професійної діяльності на ринку легкових автомобілів, проведення політики стандартизації та сертифікації діяльності автовиробників і підприємств-автодилерів;

– регулювання ставок ввізного мита на легкові автомобілі;

– контроль за дотриманням антимонопольного законодавства та захист вільної конкуренції на ринку легкових автомобілів;

– розвиток суміжних галузей задля максимізації рівня локалізації виробництва легкових автомобілів;

– стимулювання інноваційної діяльності автовиробників;

– посилення вимог до екологічності легкових автомобілів;

– запровадження дотацій населенню на придбання гібридних легкових автомобілів і електромобілів;

– надання податкових пільг автовиробникам, компенсації витрат на науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи;

– проведення політики державного кредитування та субсидування – участь у капіталі автовиробників та підприємств-автодилерів, запровадження грантів чи звільнення від сплати прямих податків, надання гарантій для отримання кредитів та кредитування за пільговими ставками, надання податкових кредитів тощо.

Державне регулювання розвитку ринку легкових автомобілів передбачає проведення органами державної влади економічної та соціальної політики за двома напрямками:

1. Формування ринкових стимулів, що спрямовані на максимальне збільшення попиту на легкові автомобілі вітчизняного виробництва, передбачає запровадження високих ставок ввізного мита на імпорт готових легкових автомобілів. Так, наприклад, у багатьох країнах, які є виробничими площадками автомобілебудівних концернів – США, Китаю, Японії, Південній Кореї, Індії, Німеччині, Словаччині, Туреччині – ввізне мито на легкові автомобілі у середньому становить 20%. Однак, на етапі становлення вітчизняного автопрому ввізне мито на готові легкові автомобілі у більшості з цих країн сягало до 100-150% [6]. Така політика обмежувала внутрішнє споживання імпортних легкових автомобілів та стимулювала населення до купівлі легкових автомобілів вітчизняного виробництва. Крім цього, обсяг попиту на вітчизняні легкові автомобілі підтримувався через активне споживче кредитування національними банками та використання програм утилізації застарілих легкових автомобілів.

2. Формування інвестиційних стимулів, які мотивують іноземних автовиробників розміщувати свої виробництва на території країни, дозволяють мінімізувати інвестиційні витрати та знизити виробничу собівартість легкових автомобілів. До таких заходів можна віднести:

– безкоштовне надання у довготермінове користування (власність) підготовленої промислової площадки з необхідною інфраструктурою для виробництва легкових автомобілів та комплектуючих;

– звільнення від ввізного мита і ПДВ імпорту технологічного обладнання для автопрому;

– субсидіювання нових робочих місць у галузі автомобілебудування;

– звільнення терміном на 5-10 років від оподаткування тієї частини прибутку, яка реінвестується в розвиток існуючого або створення нового автовиробництва тощо.

Справедливим буде відзначити, що для багатьох країн світу, які стали світовими лідерами автомобільної індустрії, побудова розвиненого ринку легкових автомобілів стала реальністю лише за рахунок виваженої політики державного регулювання.

У табл. 1 розглянемо заходи державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів, що застосовувалися урядами різних країн.

Таблиця 1

Заходи державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів України та деяких країн світу

Країна	Заходи державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів
1	2
Україна [3; 6]	– звільнення від сплати акцизного збору та ПДВ (1995 рік); – прийняття Закону України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» (1997 рік), який регламентує звільнення автовиробників від ПДВ, податку на землю, ввізного мита на комплектуючі, зменшення бази оподаткування податку на прибуток підприємств на обсяг інвестицій та реінвестицій; – введення заборони на ввезення автомобілів старше 5 років та вартістю менше 5 тис. дол. США (1998 рік); – встановлення ставки ввізного мита для нових легкових автомобілів на рівні 25% від митної вартості автомобіля; для вживаних легкових автомобілів молодше 5 років – ввізне мито збільшилося у 2 рази; для легкових автомобілів старше 5 років – у 3 рази; для автомобілів старше 8 років – заборона імпорту (2001 рік); зниження ввізного мита на нові легкові автомобілі – ставка 10% унаслідок підписання угоди про вступ України до Світової організації торгівлі (2008 рік); – запровадження спеціального мита на легкові автомобілі в залежності від об'єму двигуна: до 1-1,5 л – ставка мита була встановлена на рівні 5,46%, до 1,5-2,2 л – на рівні 12,95% (2013 рік); зниження ставки спеціального мита на легкові автомобілі: з об'ємом двигуна до 1-1,5 л – з 5,46% до 2,15%, до 1,5-2,2 л – з 12,95% до 4,32% (2015 рік); скасування спеціального мита на легкові автомобілі (2015 рік); – введення додаткового компенсаційного мита на імпорт легкових автомобілів з метою обмеження попиту зі ставкою 17,66% від митної вартості автомобіля (2016 рік); – скасування мита на імпорт електромобілів (2016 рік); – зниження акцизного податку на вживані автомобілі (2016 рік); – запровадження процедури розмитнення автомобілів з іноземною реєстрацією протягом 180-денного періоду (2018 рік); – скасування ПДВ та акцизу на імпорт електромобілів (2018 рік); – розробка законопроєктів для імплементації 15-річної стратегії розвитку електромобілів (2018 рік);

1	2
Україна [3; 6]	– скасування податків та зборів – в'їзне мито, акцизний податок, ПДВ, для громадян, які ввозять транспортні засоби (у т.ч. легкові автомобілі) на територію України; скасування акцизного податку та ПДВ при розмитнені транспортних засобів для фізичних осіб-підприємців та юридичних осіб зі ставкою єдиного податку 2% (квітень 2022 року); – повернення податків та зборів при ввезенні транспортних засобів для населення та бізнесу (липень 2022 року); – створення 3244 зарядних станцій для електромобілів, з них – 1835 од. швидкісних (потужність понад 22 кВт).
Японія [7-11]	– заборона продажу іноземних легкових автомобілів та співпраці з іноземними автовиробниками, яка зберігалася в Японії з 1970-х років до 1995 року та була скасована внаслідок Меморандуму про взаєморозуміння з США, який встановив загальна частку імпорту автомобілів у Японії на рівні 5%; – проведення програми стимулювання продажів екологічно чистих автомобілів (з 2009 року по теперішній час), яка передбачає «програму заміни» старого легкового автомобіля на новий, а також «програму без заміни» – для тих, хто купує новий легковий автомобіль без старішого автомобіля для заміни; «програма заміни» направлена на власників легкових автомобілів, які старші 13 років та передбачає надання їм субсидії в розмірі 250000 ієн (1750 євро) при заміні легковиків середніх та великих габаритів (C, D, E, F-класи) та субсидії в розмірі 125000 ієн (975 євро) при заміні легкових автомобілів малих габаритів (A, B-класи) на автомобілі будь-яких класів, які відповідають сучасними стандартами паливної ефективності (наразі в країні діє стандарт JFY 2022, який передбачає встановлення нормативного показника економії палива для усіх легкових автомобілів на рівні 17,9 км/л); «програма без заміни» передбачає надання субсидії в розмірі 100000 ієн (700 євро) при купівлі легкових автомобілів середніх та великих габаритів та субсидії в розмірі 50000 ієн (350 євро) при купівлі легковиків малих розмірів зі стандартами паливної ефективності принаймні на 15% вищі ніж регламентовані у стандартах паливної ефективності; – безкоштовний проїзд платними дорогами для електромобілів; – регламентація надмірно складних технічних правил, нормативів та сертифікаційних вимог стосовно викидів вихлопних газів та стандартів безпеки автомобілів вітчизняного виробництва, яким не відповідали більшість імпортних автомобілів, що створювало конкурентні переваги на зовнішньому ринку; – надання дотації на покупку електромобіля у розмірі 3700 доларів США; – звільнення від сплати автомобільного податку та податку на вагу автомобіля для власників еко-автомобілів (CEV-автомобілі з використанням чистої енергії, які відповідають стандартам щодо викидів і паливної ефективності): під час реєстрації або проходження першого технічного огляду автовласник буде повністю звільнений від податку на вагу автомобіля, а податок на автомобіль буде зменшено на 75%;

1	2
Японія [7-11]	– стимулювання інноваційного розвитку автомобільної промисловості шляхом надання автомобільним заводам субсидій на оновлення машин і обладнання, розширення виробничих потужностей, реконструкції виробничих ліній у рамках програми «Субсидія для розміщення бізнесу для реконструкції промисловості» (2012 рік); – запровадження екологічної програми по боротьбі з глобальним потеплінням шляхом сприяння електрифікації японських автомобілів у всьому світі (2015 рік); – надання урядом часткових субсидій на купівлю CEV-автомобілів в рамках програми «Субсидії CEV» для просування легкових автомобілів з екологічно чистими джерелами енергії з метою зменшення викидів CO_2 і нафтової залежності в автотранспортному секторі; – внесення поправок до Закону про імміграційний контроль, які дозволяють працевлаштовувати іноземних працівників в індустрію технічного обслуговування автомобілів (2019 рік); – ратифікація програми регіонального розвитку промисловості, яка передбачає отримання податкових пільг за відкриття або перенесення виробництв, складських приміщень, офісів, нових філій в окремих префектурах країни: наприклад, у Нагано надається податкова знижка у розмірі 95%, у Тоямі та Ісікаві – 90%, у Гунмі та Кагаві – 50% протягом першого року.
Німеччина [6]	– запровадження програми утилізації старих автомобілів (2009 рік): кожному власнику старого автомобіля (більше 9 років) при заміні на новий держава компенсувала 2500 євро із стандартом вихлопних газів Euro 5 та Euro 6 (у результаті обсяги продажів легкових автомобілів зросли на 25%); – реалізація кластерної моделі економіки (280 підприємств автомобільної галузі були об'єднані в один кластер), яка фінансувалася за рахунок підприємств-учасників кластеру та підтримці держави (наприклад, кластерна програма регіону Берлін-Бранденбург у 2016 році); – зниження податків та фіскальне стимулювання на суму 1,4% річного ВВП у 2008-2010 роках (приблизно 4990 млрд. євро); – запровадження пільгового кредитування, гарантування кредитів та позик на суму 2,7% річного ВВП у 2008-2010 роках (приблизно 9630 млрд. євро); – стимулювання короткострокової зайнятості через відшкодування Федеральним агентством зайнятості 50% частки роботодавця у соціальному забезпеченні (2010 рік); – перекваліфікація безробітних і молоді шляхом надання коштів на освіту та навчання (2010 рік); – збільшення державних дотацій на розширення виробництва та розробку нових моделей (наприклад, завод Porsche в Лейпцигу у 2012 р. отримав 43,67 млн. євро на розробку нової моделі «Porsche Macan», завод BMW у 2011 р. – 17 млн. євро на розробку двох моделей електрокарів); – пільгове або безкоштовне паркування для електромобілів, доступ до автобусних смуг;

1	2
Німеччина [6]	– проведення політики державного інвестування в наукові дослідження і дослідно-конструкторські розробки (НДДКР), у 2017-2018 рр. уряд вклав 4,7 млрд. євро інвестицій в електромобільну галузь, серед яких: програми розвитку кластерів та створення умов для модернізації промисловості – програма Industrie 4.0, програма Міністерства економіки Go-cluster, грантова програма «Leading-Edge Clusters Competition – More Innovation. More Growth»; програма розвитку відновлювальних джерел енергії «Innovation for Germany», програма просування цифрового порядку денного «Digital Agenda»; – звільнення від транспортного податку легкових електромобілів, куплених до 2016 року – на 10 років, з 2016 по 2022 роки – на 5 років; – заборона на проїзд автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння на спеціально виділених смугах; – заборона продажу нових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння з 2035 року.
Франція [5]	– надання субсидії на купівлю нового електромобіля у розмірі 6000-7000 євро з викидом 2 г/км; надання субсидії на покупку нового гібрида в розмірі 2000 євро; – компенсація у розмірі до 10000 євро при заміні автомобіля старше 13 років електромобілем і 6500 євро – гібридом; – запровадження утилізаційної програми – надання 3000-5000 євро для покупців, які купують новий і утилізують старий легковий автомобіль з двигуном внутрішнього згоряння (програма діє для перших 200 тис. автомобілів); – заборона продажу нових легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння з 2040 року.
Китай [12]	– блокування імпорту легкових автомобілів (1980 рік); – проведення політики консолідації промисловості шляхом об'єднання трьох великих іноземних виробників з трьома локальними малими виробниками з метою отримання доступу до передових технологій та відповідності світовим стандартам; першими об'єднаними підприємствами були виробництва з Motors Corporation (AMC) у Пекіні (1983 рік), з Volkswagen – у Шанхаї (1984 рік), з Peugeot – в Гуанчжоу (1985 рік); – зняття обмежень на імпорт легкових автомобілів (1997 рік); – встановлення надвисокого імпортного мита на автомобілі на рівні 100%, на автозапчастини – 50% (1998 рік); зниження митного збору на автомобілі до рівня 25% та до рівня 10% на автозапчастини унаслідок вступу Китаю до Світової організації торгівлі (2006 рік); – встановлення ліміту для іноземних інвесторів: обмеження частки акцій в статутному фонді автоскладальних заводів – до 50%, у секторі автозапчастин – до 100% (у результаті до 2002 року на ринок Китаю були залучені світові автовиробники Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Hyundai та Kia); – підтримка місцевих автовиробників Hafei, Brilliance, Chery, Geely і BYD шляхом надання дотацій населенню – компенсація від 5 до 20% вартості легкового автомобіля (2004 рік); – – надання дотацій населенню на придбання гібридних автомобілів і електромобілів, які різняться залежно від ємності батареї та в середньому дорівнюють приблизно 14400 юаням (2054 євро);

1	2
Китай [12]	– реалізація інвестиційної програми, яка передбачає поділ інвестицій на чотири категорії: ті, що заохочуються державою, дозволяються, обмежуються та забороняються (у 2011 році виробники легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння були виключені зі списку заохочувальних інвестицій та включені до категорії тих, що дозволяються, тоді як електромобілі були включені до категорії заохочувальних інвестицій); у 2015 році виробництво легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння було переведено в категорію «обмежено»; – розробка плану енергозбереження та створення нової енергії в автомобільній промисловості (2012-2020 рр.) з метою зміцнення світового лідерства у випуску та продажу електромобілів; – надання безкоштовних «зелених» автомобільних номерів для власників електромобілів (у Китаї дуже складно отримати автомобільний номер через екологічне забруднення та величезні пробки на дорогах); – запровадження обмежень для пересування легковиків з двигунами внутрішнього згоряння (наприклад, в Пекіні електромобілям дозволено їздити містом без обмежень, тоді як легковики з двигунами внутрішнього згоряння можуть виїжджати лише певними днями); – безкоштовний проїзд для електромобілів платними дорогами; – безкоштовне паркування для електромобілів.
Словаччина [6]	– надання податкових пільг для залучення іноземних автовиробників – звільнення від 19% податку на фіксований прибуток на термін до 10 років (загальні податкові пільги склали 21,3 млн. євро у 2010 році); – повне звільнення від податків деяких автовиробників (наприклад, концерн Volkswagen Slovakia у 1998 році); – запровадження фінансової підтримки іноземним автовиробникам – надання фінансової допомоги на розвиток автомобільного підприємства (наприклад, для будівництва заводу KIA Motors у 2004-2005 роках уряд витратив 215 млн. доларів (15% від загальної суми необхідних інвестицій, які склали 1,4 млрд. євро); – безкоштовне надання та підготовка земельної ділянки; – спрощення процедури оформлення та видачі необхідних дозволів і ліцензій; – створення інфраструктури – будівництво нових автобанів від заводів до найближчих міст (наприклад, від заводу KIA Motors до м. Жиліна), інвестування в місцеві школи та лікарні на суму близько 70 млн. євро (5% від загальної суми інвестицій); – компенсація автовиробникам інвестицій у будівництво заводів та інших підприємств автомобільної промисловості (наприклад, при будівництві заводу Jaguar Land Rover у 2018 році держава компенсувала виробнику 9% інвестицій); – будівництво першого в країні стратегічного індустріального парку в рамках залучення заводу Jaguar Land Rover до розміщення свого виробництва на території Словаччини;

1	2
Словаччина [6]	– компенсація автовиробникам інвестицій у будівництво заводів та інших підприємств автомобільної промисловості (наприклад, при будівництві заводу Jaguar Land Rover у 2018 році держава компенсувала виробнику 9% інвестицій); – будівництво першого в країні стратегічного індустріального парку в рамках залучення заводу Jaguar Land Rover до розміщення свого виробництва на території Словаччини; – розвиток якісної мережі постачальників комплектуючих – наразі у країні нараховується понад 300 підприємств; – запровадження програми стимулів для покупців електромобілів і гібридних авто, а саме – надання субсидій у розмірі 5 тис. євро при покупці електромобілів та 3 тис. євро при покупці гібридних легковиків (загалом на програму було виділено 5 млн. євро у 2018 році); – розвиток якісної мережі постачальників комплектуючих – наразі у країні нараховується понад 300 таких підприємств; – проведення політики державного інвестування в НДДКР (наприклад, уряд виділив фінансову допомогу у розмірі 6 млн. євро (2018 рік) на розробку одного з найбільш перспективного прототипу літаючого автомобіля, розробленого компанією AeroMobil).
Індія [13]	– запровадження схеми стимулювання, пов'язаного з виробництвом (PLI) у секторах автомобілів і автокомпонентів, яка пропонує фінансові стимули до 18% для стимулювання внутрішнього виробництва передових автомобільних технологій і залучення інвестицій у ланцюжок створення вартості автомобільного виробництва (2022 рік); – надання знижки на вартість землі, звільнення від сплати гербового збору при продажу чи оренді землі, запровадження пільгових тарифів на електроенергію, пільгової процентної ставки за кредитами, надання інвестиційних субсидій та податкових пільг, субсидій для відсталих районів; – державна підтримка спеціальних проєктів у галузі автовиробництва, наприклад, у штатах, Джаркханд та Гуджарат; – надання землі за пільговими ставками разом із цілодобовим безперервним електропостачанням у штаті Андхра-Прадеш; – впровадження капітальної субсидії в розмірі 50% для спільної інфраструктури в автокластерах і розробниках ASMC (загальні витрати склали 3,07 млн. доларів США) (штат Андхра-Прадеш); – надання фінансової допомоги у розмірі 50% для інвестицій в основний капітал у будівництво та загальну інфраструктуру штату Джаркханд (максимум до 3,07 млн. доларів США) з метою створення преференційного регіону з виробництва автомобілів і автокомпонентів (2016 рік); – компенсація автовиробникам 75% вартості реєстрації патенту (не більше 38461 доларів США) та 50% усіх платежів, які сплачені за отримання сертифіката якості (штат Андхра-Прадеш); – відшкодування 50% вартості участі автовиробників у міжнародних виставках з максимальною сумою 7692 долари США, які щорічно надаються щонайбільше для 10 мікро-, малих та середніх підприємств (ММСП) штату Андхра-Прадеш;

1	2
Індія [13]	– запровадження національної політики утилізації старих небезпечних автомобілів, що забруднюють довкілля, і проведення заміни їх новими безпечними та економними; – 100% звільнення від мита на електроенергію надається протягом 10 років з дати відкриття автовиробництва; – фінансування розміщення близько 7 тис. зарядних станцій для електромобілів по всій країні на суму 60,77 млн. доларів США; – стимулювання експорту автомобілів та комплектуючих шляхом надання додаткової вигоди автовиробникам в розмірі 2% від вартості експортованих автомобілів та комплектуючих; – впровадження схеми Fame India, яка спрямована на стимулювання попиту на гібридні авто та електромобілі на суму 5,23 млн. доларів США; – фінансування національного проєкту автомобільних випробувань та науково-дослідної інфраструктури на суму 573 млн. доларів США з метою розробки недорогого обладнання для виробництва автомобілів та будівництва 7 технологічних станцій для його випробовування; – запровадження зваженого відрахування у розмірі 200%, яке надається автовиробникам для оцінки будь-яких проєктів, сплачених національній лабораторії, університету чи технологічному інституту (2022 рік); – надання зваженого податкового вирахування у розмірі 100% витрат, понесених зазначеною компанією, на наукові дослідження у внутрішніх науково-дослідних центрах (2020 рік).
Південна Корея [14-15]	– надання податкових пільг на придбання легкових автомобілів національного виробництва Mitsubishi, Hyundai, SsangYong, KIA, Daewoo – 50% зниження акцизного податку та 67% зниження податку на споживання автомобілів (1970 рік); – заборона прямого входу на внутрішній ринок і встановлення високого імпортного мита у розмірі 50% на компоненти та транспортні засоби (1986 рік); – зниження імпортного мита з 50% до 8% (1995 рік); – стимулювання наукових розробок щодо створення безпілотних автономних легкових автомобілів: інвестування 9,98 млн. доларів США у розробку технології компонентів дисплея та 19,35 млрд. доларів США у технологію безконтактного обслуговування (2020 рік); – надання власникам електромобілів субсидії на купівлю, знижок на податки, плату за зарядку, за паркування, надання дозволу на використання доріг, призначених для автобусів та окремих магістралей для водіїв електромобілів (2016 рік); – стимулювання обов'язкової купівлі електромобілів державними установами – 40% автопарку має бути укомплектовано електромобілями (2016 рік); – розробка державної програми «Постачання електромобілів та будівництво зарядної інфраструктури» в рамках якої уряд інвестував 390 млн. доларів США на будівництво електричних зарядних станцій для електромобілів та гібридів; до кінця 2022 року уряд має побудувати понад 1000 зарядних станцій для електромобілів та 43 водневі станції для гібридів;

1	2
Південна Корея [14-15]	– запровадження зобов'язань купувати електромобілі мешканцям великих міст із високим рівнем забруднення повітря; – розвиток суміжних галузей задля максимізації рівня локалізації виробництва автомобілів, наприклад, розробка автомобільного програмного забезпечення, створення мережі електричних та водневих зарядних станцій, розробка нових технологій виробництва автономних автомобілів; – заборона імпорту деталей і комплектуючих для автомобілів; – надання дотацій вітчизняним автовиробникам у розмірі 95 трлн. корейських вон (66,25 трлн. доларів США) з метою виробництва 3,3 млн. електромобілів до 2030 року та досягнення 12% частки світового ринку з виробництва електромобілів (2022 рік); – фінансування підготовки 30000 майбутніх професіоналів для підприємств автомобільної промисловості, зокрема, виділення 22,4 млрд. корейських вон для підготовки 10000 спеціалістів із розробки програмного забезпечення (2022 рік); – вкладання коштів у науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи, які пов'язані зі скороченням часу зарядки електромобіля до 5 хвилин та збільшенням пробігу на одній зарядці з нинішніх 500 км до 600 км; у випадку з водневими автомобілями планується збільшити пробіг до 800000 км (наразі пробіг становить 300000 км).
Туреччина [6]	– проведення політики жорсткого регулювання імпорту комплектуючих шляхом встановлення високих тарифів та обмежень; – запровадження повної заборони імпорту готових автомобілів з метою стимулювання внутрішнього виробництва (1970-1990 роки); – скасування квот щодо імпорту та введення субсидій на експорт; – звільнення інвесторів від сплати ПДВ при закупівлі обладнання, необхідного для організації автомобільного виробництва; – створення вільних економічних зон і звільнення від податків виробників комплектуючих легкових автомобілів; – виділення території для організації промислових кластерів з подальшим підведенням до них необхідної інфраструктури та безкоштовної передачі їх інвесторам для організації промислового виробництва легкових автомобілів та комплектуючих для них (в результаті в країну були залучені автовиробники Renault, Ford, Fiat, Toyota, Honda, Hyundai, Isuzu, Mercedes-Benz); – участь держави у співінвестуванні нарощування потужностей, з майбутнім пільговим продажем частки держави приватному інвестору; – надання автовиробникам податкових канікул терміном від 2 до 5 років (встановлювалося індивідуально, в результаті переговорів між урядом та інвестором); – надання дипломатичної підтримки на зовнішніх ринках та експортне кредитування; – державне фінансування НДДКР (наприклад, запровадження програми грантів «San-Tez» (з 2006 року по теперішній час), в рамках якої уряд підтримав 650 проєктів на суму більше 200 млн. лір).
США [5; 16-17]	– виділення 7,5 млрд. доларів на створення 500 тис. зарядних станцій для електромобілів (2021 рік);

1	2
США [5; 16-17]	– надання дотацій до 7500 доларів при покупці електромобіля (пропозиція діє тільки на перші 200 тис. електромобілів кожного виробника); – звільнення від транспортного податку; – впровадження 50% знижки на підзарядку електромобілів; – повна заборона продажу легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння до 2030 року; – заборона руху легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння по спеціально виділеним смугам для електромобілів; – реалізація програм підтримки крупних автовиробників шляхом кредитування: наприклад, Міністерство фінансів надало компанії General Motors кредит на реструктуризацію на суму приблизно 51 млрд. доларів (2009 рік); у рамках допомоги уряду автомобільній промисловості Міністерство фінансів також інвестувало загальну суму у розмірі 17,2 млрд. доларів у Ally Financial (2014 рік); – проведення федеральної утилізаційної програми «Trade-In»: обмін автомобіля, що перебував в експлуатації, на новий автомобіль зі знижкою; – – надання федеральних гарантій автовиробникам у період кризи: наприклад, Міністерство фінансів в рамках програми підтримки постачальників автомобілів (ASSP) надає позики автовиробникам для оплати необхідних запчастин та послуг постачальників, незалежно від платоспроможності автовиробників.

Джерело: складено авторами за джерелами [3, 5-17]

Аналізуючи заходи державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів у країнах-світових лідерах автомобільної промисловості, можна зробити висновок, що переважна більшість заходів спрямована на формування та підтримку попиту на електромобілі та гібриди. Держава підтримує розвиток ринку електромобілів субсидіями, пільгами при купівлі, преференціями під час експлуатації, а також обмежувальними заходами для легкових автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння.

Висновки з проведеного дослідження. Враховуючи досвід зарубіжних країн, заходи державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів доцільно розділити на короткострокову, середньострокову та довгострокову перспективу впровадження в Україні. Найбільш імовірно реалізувати заходи оперативного рівня – короткострокової перспективи впровадження міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів, до яких належать:

– повне або часткове звільнення від плати за паркування власників електромобілів та легковиків-гібридів;

– запровадження екологічного податку для власників легкових автомобілів та звільнення від його сплати власників електромобілів та легковиків-гібридів;

– обмеження на в’їзд до центру міста для легкових автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння;

– заборона на проїзд легкових автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння по спеціально виділеним смугам дорожнього руху;

– заборона на користування легковими автомобілями з двигунами внутрішнього згоряння в певний час та дні тижня;

– запровадження пільгового тарифу та знижок на електроенергію для заправки легкового електромобіля.

На тактичному рівні (середньострокова перспектива) впровадження міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів найбільш ефективними заходами стануть:

– запровадження національної політики утилізації застарілих легкових автомобілів, що забруднюють довкілля, і проведення заміни їх новими – безпечними та економними;

– субсидування покупки нового легкового автомобіля;

– субсидування у вигляді покриття частини різниці між ціною електромобіля та автомобіля з двигуном внутрішнього згоряння;

– запровадження зобов'язань купувати електромобілі мешканцям великих міст із високим рівнем забруднення повітря;

– надання безкоштовних автомобільних номерів для власників електромобілів;

– будівництво розгалуженої зарядної інфраструктури по всій країні для електромобілів і легковиків-гібридів.

На стратегічному рівні (довгострокова перспектива) впровадження держава має розвивати власний виробничий потенціал і займатися залученням іноземних інвестицій в автомобільну промисловість України. До таких заходів доцільно віднести:

– звільнення автовиробників від податків на певний період часу (як правило, від 5 до 10 років);

– виділення території для організації промислових кластерів із подальшим підведенням до них необхідної інфраструктури та безкоштовної передачі їх інвесторам для організації виробництва легкових автомобілів і комплектуючих;

– фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, які спрямовані на розробку нових технологій для виробництва легкових автомобілів і комплектуючих;

– пільгове державне кредитування діяльності автовиробників під 1,5-3% річних;

– звільнення інвесторів від сплати ПДВ при закупівлі обладнання, необхідного для організації автомобільного виробництва;

– створення вільних економічних зон для виробників легкових автомобілів і комплектуючих;

– компенсація автовиробникам інвестицій у будівництво заводів та інших підприємств автомобільної промисловості;

– запровадження обмежень щодо імпорту готових легкових автомобілів з метою стимулювання внутрішнього автовиробництва;

– фінансування підготовки майбутніх професіоналів, фахівців і робітничих кадрів для підприємств автомобільної промисловості;

– заборона продажу нових легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння.

За умови створення сприятливого бізнес-середовища ринок легкових автомобілів в Україні може перетворитися з імпортно-орієнтованого на потужний виробничий майданчик для світових автоконцернів, що своєю чергою забезпечить прискорене соціально-економічне відновлення економіки України.

Перелік посилань

1. Шевченко І. Ю. Механізм державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні. *Бізнес Інформ. Серія: Економіка*. 2016. Вип. 8. С. 36–45.
2. Dmytriiev I., Shevchenko I., Kudryavtsev V., Lushnikova O., Zhytnik T. The world experience and a unified model for government regulation of development of the automotive industry. *Public Policy and Administration*. 2019. Vol. 18. No. 3. P. 46-58.
3. Шевченко І. Ю. Нормативно-правове підґрунтя забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних автовиробників на національному ринку продажу автомобілів. *Економіка та держава*: *Міжнар. наук.-практ. журнал.* 2015. Вип. 8. С. 29-32.
4. Семирак О. С. Планування та регулювання розвитку автомобілебудування в Україні: дис. … канд. екон. наук: 08.00.03. Львів, 2016. 183 с.
5. Краузе О. І. Дослідження ринку автомобілебудівної промисловості Китаю. *Галицький економічний вісник. Серія: економіка та управління підприємствами*. Вип. 54. 2018. С. 71-76.
6. Формула успіху. *Сайт федерації роботодавців автомобільної галузі*. URL: https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/analitika/formula-uspikhu (дата звернення: 23.10.2022).
7. How Japan has Maintained The Most Protected and Closed Auto Market In the Industrialized World. *Сайт американської ради з автомобільної політики*. URL: https://www.americanautomakers.org/sites/default/files/Japans%2BProtected%2BAuto%2BMarket.pdf (дата звернення: 23.10.2022).
8. Government-led promotion of fundamental reform of the manufacturing industry and strengthening of international competitiveness. *Сайт японської організації зовнішньої торгівлі JETRO*. URL: https://www.jetro.go.jp/en/invest/attractive_sectors/manufacturing/government_initiatives.html (дата звернення: 23.10.2022).

9. Japan: light-duty – fuel economy. *Сайт інформаційного порталу TransportPolicy.* URL: https://www.transportpolicy.net/standard/japan-light-duty-fuel-economy (дата звернення: 23.10.2022).

10. Japanese Government Incentives for the Purchase of Environmentally Friendly Vehicles. *Сайт японської асоціації виробників автомобілів*. URL: https://www.jama.org/japanese-government-incentives-purchase-environmentally-friendly-vehicles (дата звернення: 23.10.2022).

11. Automotive industry in Japan – statistics & facts. *Сайт інформаційного порталу Statista.* URL: https://www.statista.com/topics/3764/automotive-industry-in-japan/#dossierKeyfigures (дата звернення: 23.10.2022).

12. China's automobile industry: development, policies, internationalization. *Сайт видавництва Ягеллонського університету*. URL: https://www.ejournals.eu/pliki/art/5930/pl (дата звернення: 23.10.2022).

13. Automobile. *Сайт ініціативи «Зробити в Індії»*. URL: https://www.makeinindia.com/sector/automobiles (дата звернення: 23.10.2022).

14. Euna Lee, Jai S Mah. Industrial Policy and the Development of the Electric Vehicles Industry: The Case of Korea. *Journal of technology management & innovation.* URL: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-27242020000400071&lng=es&nrm=iso (дата звернення: 23.10.2022).

15. South Korea to invest 95 trillion won in automobile industry over next 5 years. *Сайт медіа-платформи Devdiscourse.* URL: https://www.devdiscourse.com/article/international/2195978-south-korea-to-invest-95-trillion-won-in-automobile-industry-over-next-5-years (дата звернення: 23.10.2022).

16. As the American Auto Industry Continues To Grow, the U.S. Infrastructure Package Unlocks $550 Billion in Government Spending. *Сайт порталу Industrial-innovation.* URL: https://www.industrial-innovation.com/as-the-american-auto-industry-continues-to-grow-the-u-s-infrastructure-package-unlocks-550-billion-in-government-spending (дата звернення: 23.10.2022).

17. Auto Industry Program Overview. *Офіційний сайт уряду Сполучених Штатів Америки.* URL: https://home.treasury.gov/data/troubled-assets-relief-program/automotive-programs/overview (дата звернення: 23.10.2022).

References

1. Shevchenko, I. Yu. (2016). The mechanism of state regulation of the development of the automobile industry and the car sales market in Ukraine [Mekhanizm derzhavnoho rehulyuvannya rozvytku avtomobilebuduvannya ta rynku prodazhu avtomobiliv v Ukrayini], *Business Inform*. *Series: Economy*, No. 8, P. 36–45.

2. Dmytriiev, I., Shevchenko, I., Kudryavtsev, V., Lushnikova, O., Zhytnik, T. (2019). The world experience and a unified model for government regulation of development of the automotive industry [Svitovyy dosvid ta yedyna model′ derzhavnoho rehulyuvannya rozvytku avtomobil′noyi promyslovosti], *Public Policy and Administration*, Vol. 18, No. 3, P. 46-58.

3. Shevchenko, I. Yu. (2015). Normative and legal basis for ensuring the competitiveness of domestic car manufacturers on the national car sales market

[Normatyvno-pravove pidgruntya zabezpechennya konkurentospromozhnosti vitchyznyanykh avtovyrobnykiv na natsional′nomu rynku prodazhu avtomobiliv], *Economy and the state: International. science and practice magazine*, No. 8, P. 29-32.

4. Semirak, O. S. (2016). Planning and regulation of the development of the automobile industry in Ukraine [Planuvannya ta rehulyuvannya rozvytku avtomobilebuduvannya v Ukrayini]. *Diss. Ph.D. economy Sciences*. Lviv, 183 p.

5. Krause, O. I. (2018). Research on the market of the automobile industry of China [Doslidzhennya rynku avtomobilebudivnoyi promyslovosti], *Galician Economic Bulletin. Series: economics and business management*, No. 54, P. 71-76.

6. Formula for success [Formula uspikhu]. *Website of the Federation of Automobile Industry Employers*, available at: https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/analitika/formula-uspikhu (last accessed 23.10.2022).

7. How Japan has Maintained The Most Protected and Closed Auto Market In the Industrialized World. *American Automotive Policy Council website*, available at: https://www.americanautomakers.org/sites/default/files/Japans%2BProtected%2BAuto%2BMarket.pdf (last accessed 23.10.2022).

8. Government-led promotion of fundamental reform of the manufacturing industry and strengthening of international competitiveness. *The website of the Japanese foreign trade organization JETRO*, available at: https://www.jetro.go.jp/en/invest/attractive_sectors/manufacturing/government_initiatives.html (last accessed 23.10.2022).

9. Japan: light-duty – fuel economy. *Transport Policy information portal site*, available at: https://www.transportpolicy.net/standard/japan-light-duty-fuel-economy (last accessed 23.10.2022).

10. Japanese Government Incentives for the Purchase of Environmentally Friendly Vehicles. *The website of the Japanese Association of Automobile Manufacturers*, available at: https://www.jama.org/japanese-government-incentives-purchase-environmentally-friendly-vehicles (last accessed 23.10.2022).

11. Automotive industry in Japan – statistics & facts. *The website of the Statista information portal*, available at: https://www.statista.com/topics/3764/automotive-industry-in-japan/#dossierKeyfigures (last accessed 23.10.2022).

12. China's automobile industry: development, policies, internationalization. *The website of the Jagiellonian University publishing house*, available at: https://www.ejournals.eu/pliki/art/5930/pl (last accessed 23.10.2022).

13. Automobile. *Site of the portal Make in India*, available at: https://www.makeinindia.com/sector/automobiles (last accessed 23.10.2022).

14. Euna Lee, Jai S Mah. Industrial Policy and the Development of the Electric Vehicles Industry: The Case of Korea. *Journal of technology management & innovation*, available at:

https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-27242020000400071&lng=es&nrm=iso (last accessed 23.10.2022).

15. South Korea to invest 95 trillion won in automobile industry over next 5 years. *Devdiscourse media platform site*, available at: https://www.devdiscourse.com/article/international/2195978-south-korea-to-invest-95-trillion-won-in-automobile-industry-over-next-5-years (last accessed 23.10.2022).

16. As the American Auto Industry Continues To Grow, the U.S. Infrastructure Package Unlocks $550 Billion in Government Spending. *The website of the Industrial Innovations portal*, available at: https://www.industrial-innovation.com/as-the-american-auto-industry-continues-to-grow-the-u-s-infrastructure-package-unlocks-550-billion-in-government-spending (last accessed 23.10.2022).

17. Auto Industry Program Overview. *The official website of the government of the United States of America*, available at: https://home.treasury.gov/data/troubled-assets-relief-program/automotive-programs/overview (last accessed 23.10.2022).

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 338.242.4; JEL Classification: H83

Даниленко Є. С. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РИНКУ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД

Мета: характеристика напрямків і заходів вітчизняного та міжнародного державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів; окреслення перспектив використання в Україні міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів у довгостроковій, середньостроковій і короткостроковій перспективі. ***Методика дослідження:*** метод аналізу та синтезу, системний підхід, метод узагальнення, метод порівняння, монографічний метод. ***Результати:*** надана характеристика напрямкам і заходам державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів в Україні та за кордоном; ідентифіковано особливості державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів в Україні та у деяких країнах світу, серед яких: Японія, Німеччина, Франція, Китай, Словаччина, Індія, Південна Корея, Туреччина та США; встановлено, що основними завданнями державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів є забезпечення стабільного економічного зростання та розвитку ринку легкових автомобілів, балансу інтересів держави, автовиробників, підприємств-автодилерів, покупців легкових автомобілів і реалізується шляхом проведення органами державної влади економічної та соціальної політики. ***Наукова новизна:*** спираючись на результати теоретичного дослідження напрямків державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів деяких країн світу було запропоновано впровадити в Україні ринкові стимули, що спрямовані на максимальне збільшення попиту на легкові автомобілі вітчизняного виробництва, а також інвестиційні – які мотивують іноземних автовиробників розміщувати свої

виробництва на території країни; застосування ринкових стимулів передбачає запровадження високих ставок ввізного мита на імпорт готових легкових автомобілів, активне споживче кредитування національними банками і використання програм утилізації застарілих легкових автомобілів; застосування інвестиційних стимулів направлене на створення сприятливого інвестиційного клімату усередині країни для залучення іноземних автовиробників, характеризує рівень інвестиційних витрат і виробничу собівартість виготовлення легкових автомобілів. ***Практична значущість:*** сформовані рекомендації щодо застосування в Україні міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів у довгостроковій, середньостроковій і короткостроковій перспективі.

Ключові слова: державне регулювання, заходи державного регулювання, міжнародний досвід державного регулювання, ринок легкових автомобілів.

UDC 338.242.4; JEL Classification: H83

Danylenko Y. STATE REGULATION OF THE DEVELOPMENT OF THE CAR MARKET: DOMESTIC AND INTERNATIONAL EXPERIENCE

Purpose: to characterize the directions and measures of domestic and international state regulation of the development of the passenger car market; to outline the prospects of using in Ukraine the international experience of state regulation of the development of the car market in the long-term, medium-term and short-term perspective. ***Methodology of research:*** method of analysis and synthesis, system approach, method of generalization, comparison method, monographic method. ***Findings:*** the author provided a description of the directions and measures of state regulation of the development of the passenger car market in Ukraine and abroad; the author identified the peculiarities of the state regulation of the development of the car market in Ukraine and in some countries of the world, including: Japan, Germany, France, China, Slovakia, India, South Korea, Turkey and the USA; the author established that the main tasks of the state regulation of the development of the passenger car market are to ensure stable economic growth and development of the passenger car market, the balance of the interests of the state, car manufacturers, car dealers, and buyers of passenger cars and is implemented through the implementation of economic and social policy by state authorities. ***Originality:*** based on the results of a theoretical study of the directions of state regulation of the development of the passenger car market in some countries of the world, it was proposed to implement in Ukraine market incentives aimed at maximizing the demand for passenger cars of domestic production, as well as investment incentives that motivate foreign car manufacturers to locate their production on the territory of the country; the application of market incentives involves the introduction of high rates of import duty on the import of finished passenger cars, active consumer lending by national banks and the use of programs for the disposal of obsolete passenger cars; the application of investment incentives is aimed at creating a favorable investment climate within the country to attract foreign car manufacturers, characterizes the level of investment costs and the production cost of manufacturing

passenger cars. ***Practical value:*** the author formulated recommendations on the application in Ukraine of the international experience of state regulation of the development of the passenger car market in the long-term, medium-term and short-term perspective.

Key words: state regulation, measures of state regulation, international experience of state regulation, passenger car market.

Відомості про авторів / About the Authors

Даниленко Євген Сергійович – кандидат економічних наук, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, докторант, м. Харків, Україна; e-mail: ye.s.danilenko@gmail.com; ORCID: https://orcid.org/0000-0001-8787-1105. Моб. (063) 106-25-56.

Danylenko Yevhen – Candidate of Economic Sciences, Kharkiv National Automobile and Highway University, Doctoral student, Kharkiv, Ukraine.

УДК 331.2 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.92
JEL Classification: J 33

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ОПЛАТИ ПРАЦІ ЗА ДОПОМОГОЮ МОТИВАЦІЙНО - СТИМУЛЮЮЧИХ СКЛАДОВИХ «ЗМАГАЛЬНИХ» ТЕХНОЛОГІЙ ТА НАДТАРИФНИХ ВИПЛАТ

Прокопенко М.В., старший викладач
Костенко Ю.О., канд. техн. наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Заробітна плата є найважливішим засобом підвищення зацікавленості працівників в результатах своєї праці, її продуктивності, збільшенні об'ємів виробленої продукції, поліпшення її якості та асортименту. Заробітна плата це основне джерело доходів працюючих, з її допомогою здійснюється контроль за масштабами праці і споживання. Важливе значення має і те, що заробітна плата є однією з основних складових собівартості продукції (робіт, послуг).

Вивчення механізму оплати праці і виявлення резервів підвищення ефективності використання коштів на оплату праці в сучасних умовах є однією з найважливіших методологічних і практичних проблем, яка впливає на розвиток стосунків між наймачем і працівниками.

Ця проблема вийшла на перший план при оцінці соціальної і економічної захищеності працівників організацій. Реформування оплати праці проводиться в цілях підвищення мотивації і стимулювання працездатного населення до праці, підвищення якості і продуктивності, що є головним джерелом економічного зростання. З іншого боку, зростання виробництва в свою чергу забезпечить не лише роботу і доходи працездатному населенню, але й пенсії, стипендії, соціальну підтримку малозабезпечених членів суспільства.

Стратегічне управління системою оплати праці є набором дій і рішень прийнятих керівництвом, які ведуть до розробки специфічних стратегій призначених для досягнення організацією своїх цілей. Процес стратегічного управління є інструментом що допомагає в ухваленні рішень. Також стратегічне управління системою та механізмом нарахування заробітної платні є одним з найважливіших чинників успішного виживання в ринкових умовах.

Вдосконалення трудових стосунків і, передусім, оплати праці робітників організації є однією з найважливіших проблем, рішення якої сприятиме розвитку економіки і здійсненню гарантій прав людини у сфері праці .

Зазначеним вище доводиться актуальність проблеми та необхідність докладного дослідження даного питання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вирішення зазначеної проблеми потребує вивчення теорії та практики систем і методів нарахування заробітної платні, а також практичних аспектів діяльності підприємства як з погляду внутрішньої середи, так і з боку зовнішньої активності підприємства.

Проблемам, пов'язаним з теоретичним та практичним визначенням суті нарахування заробітної платні найманого робітника присвячено багато досліджень вітчизняних і зарубіжних авторів.

Теоретичну основу досліджень заклали В. Петті, Д. Рікардо, А. Сміт., К. Маркс, Жан-Батіст Сей, Томас Мальтус, П. Самуельсон, В. Нордгауз та інші видатні вчені [1].

Питання в області теорії і практики оплати праці на підприємстві висвітлювали в працях С. Покропивний, О. Грішнова, О. Дубовська, О. Іляш, Г. Завіновська, А. Колот, Т. Костишина, ОО. Кузьмін, Г. Куліков, В. Лагутін, Е. Лібанова, В. Онищенко, І. Петрова, В. Петюх, О. Поліщук, В. Приймак, О. Стефанишин, Л. Шульгінова та ін. [2, 3].

Вітчизняні та закордонні вчені внесли значний вклад в теорію та практику системи нарахування заробітної платні, але питання використання «виробничого змагання» та «надтарифів» у цьому аспекти майже не розглядалися. Більшість питань стосується класичних методів встановлення рівня заробітної платні працівника.

Таким чином, стратегічне управління процесом нарахування заробітної платні (з використанням сучасних методів математичного прогнозування та статистики) є перспективним напрямом підвищення ефективності виробництва на підприємстві.

Невирішені складові загальної проблеми. Переважна більшість керівників українських підприємств визначають розмір заробітної платні найманих робітників за класичними схемами, майже не враховуючи таку функцію ЗП як «стимулююча» та «мотивуюча».

При встановленні рівня оплати праці вони орієнтуються на стандартну тарифно-окладну систему, не бажаючи займатися сучасними закордонними методиками, які на їх думку «ускладнюють» процес нарахування заробітної платні найманим працівникам.

У зв'язку з цим виникає необхідність вдосконалення системи нарахування заробітної платні з урахуванням прогресивних методик «змагального», мотиваційного та стимулюючого характеру, які ґрунтуються на сучасних прийомах математико – статистичного аналізу та закордонному досвіді.

Формування цілей статті. Мета дослідження полягає в розробці теоретичних та методичних положень щодо вдосконалення механізму нарахування заробітної плати на основі формування мотиваційно – стимулючого підґрунтя праці найманого робітника на прикладі використання «змагальних» технологій та сучасних економіко – статистичних методів прогнозування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Численні дослідження вітчизняної системи організації і оплати праці виявили гостру необхідність в побудові нового організаційно-економічного механізму оплати праці на основі кардинальної зміни принципів його організації, що створить базу мотиваційного механізму підвищення трудової активності працівників і в цілому підвищить економічну ефективність виробництва.

Перш ніж робити спроби побудови такого механізму, необхідно врахувати специфічні умови, недотримання яких анулює ефект від усіх зроблених заходів в області оплати праці.

Комплексний економічний аналіз дозволяє стверджувати, що довгостроковим стратегічним орієнтиром є максимальне використання у виробництві наукомістких технологій, що дозволяє досягти конкурентних переваг на ринку збуту. Крім того, більшість українських підприємств знаходяться на стадії зрілості і прагнуть нарощувати прибуток за рахунок виробів що добре себе зарекомендували, та освоєних технологій при налагодженому виробництві. Основні цілі цих поточних стратегічних цілей - підвищити продуктивність, мінімізувати витрати, підвищити якість [4].

Для забезпечення однозначного зв'язку між вказаною стратегією і механізмом оплати праці необхідно активізувати підсистему управління трудовою активністю і конкурентністю між працівниками. Основні параметри цієї системи - підвищення професійної кваліфікації, продуктивності, якості і мінімізація витрат.

У науковій літературі, яка розглядає зарубіжний досвід, відмічено ряд переконливих прикладів що підтверджують позитивну віддачу раціонального використання в різних формах таких стосунків як «змагання». На відміну від українських товаровиробників, закордонні не відмовляються від змагання, не ставлять під сумнів ефективність змагальних начал. Цим процесом цілеспрямовано управляють, сприяють його розвитку, свідомо створюють для цього необхідні передумови і умови [5].

Для американських компаній характерне виявлення лідерів серед співробітників (основа систем управління в «TUPPERWARE INTERNATIONAL», «Intel», «Dana»), гласність і доступність інформації про підсумки змагання і цілеспрямовано стимульована внутрішня конкуренція. У лідируючих американських компаніях, наприклад «McDonald's», «Hewlett-Packard», «Caterpillar», ґрунтовна увага приділяється порівняльному економічному аналізу результатів діяльності і поширенню інформації про підсумки роботи.

Т. Питерс і Р. Уотермен відмічають велике значення доступності інформації, яка служить основою для взаємного порівняння працівниками одного рівня підсумків своєї діяльності. При цьому спільні цілі і стандарти задані заздалегідь, а потрібна інформація своєчасна і загальнодоступна. Вищі менеджери вже давно переконалися, що отримані завдяки гласності вигоди у багато разів перевищують шкоду, яку може принести розкриття важливої для конкурентів інформації. У цьому питанні цікавий досвід компанії «Crompton Corduroy». За повідомленнями журналу «Fortune», на одному з її старих заводів верстатник, натиснувши декілька кнопок на дошці приладів, може отримати дані, що дозволяє йому оцінити свої виробничі результати в порівнянні з тим, як йдуть справи у його колег на інших верстатах.

Широко практикує гласність відомостей про підсумки продуктивності компанія «Blue Bell». Кожен працівник компанії має доступ до даних про

результати, досягнуті як фірмою в цілому, так і окремими працівниками, бригадами, підрозділами.

Показовий досвід і японських компаній. Так, на одному з машинобудівних підприємств робітники об'єднані в 20 бригад по 20-30 працівників. У бригадах немає офіційно призначеного бригадира, його замінює неформальний лідер, призначений за підсумками змагання. Увесь об'єм робіт розділений на модулі, які поступово освоюють робітники і які є об'єктом внутріфірмової трудової конкуренції.

В шведській компанії «Volvo» порядок преміювання за рахунок прибутку за підсумками трудового суперництва охоплює 54 тис. працівників. Керівництво вважає, що впровадження системи полегшує модернізацію і раціоналізацію виробництва [6].

Англійські компанії практикують наступну систему, стимулюючу трудову активність працівників. Працівники оцінюються, як правило, за п'ятибальною шкалою. Кінцеві результати для тієї або іншої категорії працівників залежно від виконуваних функцій можуть бути різними. Проте є і загальні показники відношення до праці для усіх зайнятих: це час виконання завдання, кількість випущеної якісної та бракованої продукції. Є і інші чинники, що враховуються при оцінці: ініціативність працівника, дисциплінованість, кооперація з іншими працівниками. «Оцінка за заслугами» використовується для визначення заробітної плати, виявлення професійно-кваліфікаційного потенціалу працівників і потреб в підвищенні кваліфікації, просуванні по службі і т.д.

Зразком в застосуванні індивідуального методу оцінки заслуг в стосунках змагань служить хімічна фірма «ZM».

Основою методу служить щорічна атестація, метою якої є визначення професійної компетентності працівників, виявлення їх потреби в професійному навчанні, а також побажань, що стосуються професійного просування на найближчий час.

Під час атестації враховується приблизно 10-15 критеріїв, що оцінюються по 6-ти бальній шкалі. Серед цих критеріїв: адаптація до робочого місця, якість роботи, дотримання техніки безпеки, ініціативність, здатність усунути поломку. Для окремих категорій персоналу ці критерії замінюються поставленими цілями з вказанням часу виконання, а також переліком вимог до компетентності того, хто займає конкретне робоче місце. Слід зазначити, що в результаті використання цієї системи рівень заробітної плати і професійної підготовки персоналу фірми «ZM» вищий, ніж на аналогічних підприємствах.

У питаннях дієвої системи внутріфірмової трудової конкуренції Україна має і свій досить багатий досвід. У вітчизняній науковій літературі такі роботи велися Інститутом економіки промисловості НАН України, Інститутом економіко-правових досліджень НАН України, Тернопільським фінансово-економічним, Вінницьким політехнічним університетом і рядом інших.

Зокрема, у рамках «соціалістичного змагання» було напрацьовано немало цінних пропозицій. Сюди відносяться, передусім, розробки по теорії і практиці

порівняльної оцінки результатів діяльності підрозділів, питанням матеріального і морального стимулювання ефективної праці і т.д.

Проте результати цього змагання не супроводжувалися належним матеріальним заохоченням. Результативна система механізму оплати праці була повністю відірвана від ходу соціалістичного змагання. З фонду матеріального заохочення виділялося менш одної десятої частини на преміювання за підсумками «соціалістичного змагання», що не створювало належної зацікавленості колективів в знаходженні внутрішньозаводських резервів зростання ефективності виробництва [7].

Таким чином, вивчивши показові приклади зарубіжних товаровиробників, і зважаючи на багаторічний досвід соціалістичного змагання радянської економіки з його численними плюсами і мінусами, спробуємо побудувати найбільш адекватну сучасним зовнішнім економічним умовам і внутрішньому стратегічному менеджменту систему внутріфірмової конкуренції на базі заводських тендерів.

Як і раніше, так і зараз головні зусилля працівників (колективів), які вийшли на змагання, спрямовуються на забезпечення зростання продуктивності праці, дотримання режиму економії, раціонального використання матеріальних ресурсів, досягнення високої якості усіх видів продукції, підвищення питомої ваги високоякісної, конкурентоздатної продукції в загальному обсязі виробництва, виробництву продукції відповідно до замовлень і укладених договорів.

Практика свідчить про те, що вдосконалення оцінки результатів діяльності колективів зводиться до поліпшення складу показників, вживаних при підведенні підсумків змагання, і в меншій мірі торкається вдосконалення самих показників, забезпечення їх порівнянності, способів досягнення об'єктивності оцінки.

Облік безлічі розрізнених показників, що характеризують якісно різні процеси і явища, не призводить до точності оцінки, навпаки - збільшує її невизначеність. Чим більше показників, тим важче визначити, в силу яких заслуг і причин одні колективи виявилися переможцями – а інші програли, та на поліпшення яких вузьких місць слід звернути увагу. Крім того, при великій кількості показників вони, як правило, виявляються незрівняними за своїм значенням, при цьому в більшості випадків виникає неясність розуміння того, що вони в сукупності відбивають.

Кількість показників має бути мінімально необхідною, при цьому в основу оцінки мають бути покладені довгострокові і поточні цілі підприємства. При цьому забезпечується єдина спрямованість змагання і стратегії бізнесу підприємства. Крім того, необхідна вимога до системи показників - простота, односкладовість, доступність до розуміння кожного робітника і повна залежність від його власних зусиль.

Відмітимо передумови для впровадження системи внутріфірмової конкуренції на основі заводського тендеру.

Класичний принцип формування собівартості продукції у виробничій практики вітчизняних промислових підприємств можна представити у вигляді наступної залежності:

$$W\ k = MZk + ZPT\ k + ZPNk, \quad (1)$$

де Wk - планова собівартість виду продукції;
MZk - матеріальні витрати на виробництво продукції;
ZPTk - фонд тарифної заробітної плати;
ZPNk - фонд надтарифної заробітної плати.

Такому порядку розрахунку, в умовах ринкової економіки, властиві наступні недоліки:

– в умовах контрактного виробництва обсяг планового випуску продукції величина, задана укладеними контрактами, а отже неприпустимо перевиконання плану в цілях недопущення складування неоплаченої продукції;

– процентний метод визначення фонду надтарифа (премії), з одного боку може привести до завищення собівартості продукції, а отже до падіння конкурентоспроможності, а з іншого боку до відсутності зв'язку між виконаною роботою і кінцевими результатами усього виробництва.

Тарифна система покликана адекватно оцінювати вартість робочої сили; результат - вклад в загальні кінцеві результати роботи підприємства.

Тому першу складову механізму оплати праці залишимо в незмінному вигляді - у вигляді тарифно-окладної системи, що функціонує нині на усіх підприємствах України.

Проте, в окремих випадках є можливості збільшення доходів працівників. При єдиній тарифній системі це можливо тільки за рахунок зростання надтарифної частини. Цей напрям вдосконалення перспективний ще й тому, що саме доля надтарифа є переважаючою в загальному заробітку, згідно з результатами дослідження групи підприємств.

Що стосується забезпечення «правильних» співвідношень між тарифною і надтарифною частиною заробітної плати, то це можливо тільки за рахунок проведення науково обґрунтованої державної політики в області оплати праці, а не шляхом утиску можливостей галузей і підприємств..

Як вказувалося раніше, ринкове виробництво носить контрактний характер а, отже, підприємство заздалегідь оцінює величину доходу отриманого в результаті реалізації. У таких умовах, ми вважаємо, що порядок визначення величини надтарифною зарплати має бути наступним: Pk, MZk+ZPTk - детерміновані величини, відомі підприємству у момент укладення контракту.

Визначається об'єм планованого прибутку :

$$BPk=Pk-(MZk+ZPTk) \quad (2)$$

де BPk - планований валовий прибуток за контрактом;

Визначається об'єм фонду надтарифної зарплати :

$$ZPNk = Kfp * BPk, \quad (3)$$

де Kfp - коефіцієнт, що зв'язує долю фонду надтарифної заробітної плати з очікуваним прибутком.

Такий підхід до формування надтарифної частини заробітної плати відповідає головному призначенню результативної системи в оцінці трудового вкладу в кінцеві результати господарської діяльності.

В умовах багатономенклатурного виробництва продукція по різних контрактах характеризується різною величиною очікуваного прибутку а отже і різною величиною *ZPNk*. Це може привести до того, що вклад робітників однакової кваліфікації, але зайнятих виробництвом різнорентабельної продукції буде різний, тобто буде різний і розмір надтарифа за виконання однакової роботи. Це приведе до зростання соціальної напруженості в середовищі неформальних стосунків колективу і буде дестимулюючим чинником [8].

Для вирішення цієї проблеми необхідно добитися єдності цілей змагання і стратегічних цілей бізнесу підприємства. Показники виробничо-господарської діяльності мають бути і показниками самого змагання. Якщо вони будуть спрямовані на різні цілі, то більш високу заробітну плату отримають не переможці змагання, а ті, хто виконував вигіднішу роботу.

Переможець отримає звання «кращий», а його суперник - більш високу зарплату.

Можливим варіантом вирішення цієї проблеми ми вважаємо впровадження системи заводських тендерів, що розвивають внутріфірмову конкуренцію. Усе отримане підприємством замовлення розбивається на ряд окремих виробничих завдань згідно з технологічним ланцюжком виробництва. Виконання такого завдання і буде об'єктом тендеру. Суб'єктами тендеру можуть виступати як окремі робітники, так і цілі бригади.

На наш погляд, тендерний механізм усуває недоліки, властиві системам трудового суперництва, які виявлені в ході проведеного аналізу групи машинобудівних підприємств.

Як показали чи члені дослідження, зростання витрат на оплату праці супроводжується зростанням продуктивності праці. Для більше поглибленого аналізу цього взаємозв'язку визначимо тарифну і надтарифну складові фонду оплати праці.

Змоделюємо початкові дані та приведемо їх в табл. 1.

Таблиця 1

Початкові дані для аналізу фонду заробітної плати, тис.грн.

Стаття	Період			
	2017	2018	2019	2020
1	2	3	4	5
Витрати на оплату праці у складі витрат на виробництво	17560	21330	23004	28505

1	2	3	4	5
Заробітна плата, нарахована за виконану роботу і відпрацьований час	13030	13736,5	14946	20028
Заохочувальні виплати	2985,2	5332,5	5607,3	5463,5
Виплати компенсуючого характеру, пов'язані з режимом роботи і умовами праці	755,08	895,86	972,2	1137,4
Плата за невідпрацьований час (відпусток, вільних від роботи днів матерям, час виконання державних і громадських обов'язків та ін.)	790,2	1365,12	1479	1876,5

Джерело: розробка автора

Результати розподілу по фондах оплати праці зведемо в табл. 2. Як випливає з таблиці 1 заробітна плата, нарахована за виконану роботу і відпрацьований час відноситься до тарифної частини фонду оплати праці (ZPT). Усі виплати заохочувального і компенсаційного характеру - це надтарифний фонд (ZPN).

Таблиця 2

Динаміка складових фонду оплати праці і продуктивності, тис.грн.

Показники	2017	2018	2019	2020
Тарифна частина (ZPT), т.грн	13029,52	13736,52	14945,8	20027,7
Надтарифна частина (ZPN), т.грн	4530,48	7593,48	8058,5	8477,4

Джерело: розробка автора

Представимо графічно динаміку оплати праці і продуктивності (рис. 1).

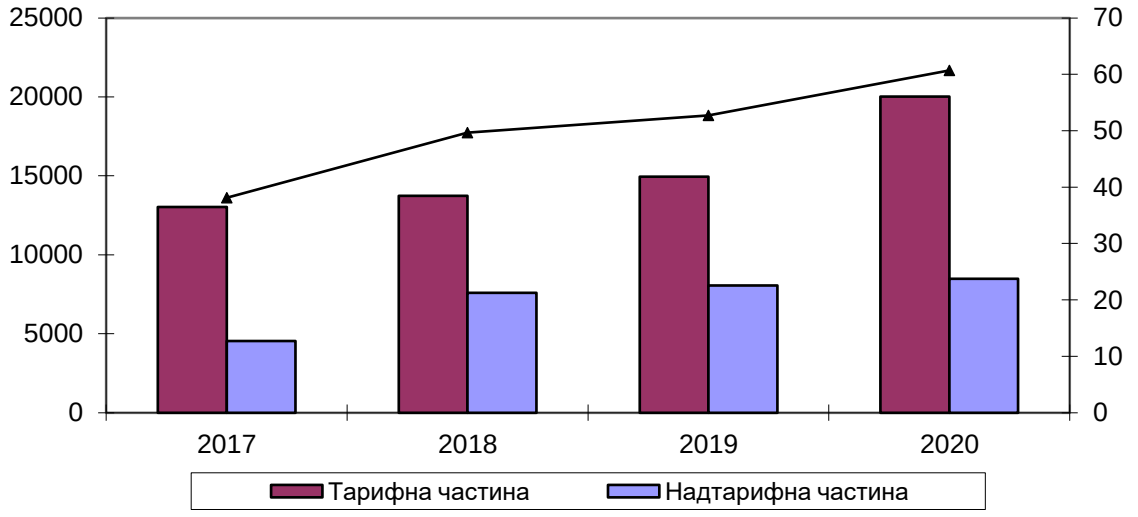

Рис. 1. Динаміка фондів оплати праці і продуктивності

Джерело: розробка автора

За даними рисунку 1 важко однозначно визначити ту складову, що становить оплату праці як визначальний фактор динаміки продуктивності. Тому для вибору чинників, що найбільшою мірою роблять вплив на динаміку продуктивності праці проведемо кореляційний аналіз по наступній формулі [9].

$$r[x,y]=\frac{\frac{1}{n}\sum_{k=1}^{n}(xk-\bar{x})(yk-\bar{y})}{\sqrt{\frac{1}{n}\sum_{j=1}^{n}(xj-\bar{x})^2}\sqrt{\frac{1}{n}\sum_{m=1}^{n}(ym-\bar{y})^2}} \quad (4)$$

По формулі коефіцієнта кореляції видно, що він буде позитивний, якщо відхилення змінних X і Y від своїх середніх значень будуть мати однаковий знак, і негативним - якщо різні знаки.

Для розрахунків використовуємо пакет Microsoft Office (Excel). Дані розрахунку зведемо в табл. 3.

Таблиця 3

Результати кореляційного аналізу

Показники	Тарифна частина	Надтарифна частина	Продуктивність
Тарифна частина	1		
Надтарифна частина	0,65838	1	
Продуктивність	0,86668	0,946073	1

Джерело: розробка автора

Дані табл. 3 свідчать, що найбільшою мірою динаміка продуктивності пов'язана з динамікою надтарифної частини оплати праці (коефіцієнт кореляції 0,946), тарифна частина корельована у меншій мірі. Це підтверджують численні теоретичні та практичні дослідження - найбільше стимулююче значення і зв'язок з кінцевими результатами повинен забезпечувати надтарифний фонд оплати праці.

Функція $f(x_1, x_2,\ldots,x_k)$, що описує залежність умовного середнього значення результативної ознаки від заданих значень аргументів, називається рівнянням регресії [10].

Для отримання рівняння регресії продуктивності праці використовуємо припущення про лінійну залежність.

Аналіз в середовищі Microsoft Office(Excel) дозволив отримати коефіцієнти регресії представлені в табл. 4.

Таблиця 4

Результати регресійного аналізу

Елементи рівняння	Коефіцієнти	Стандартна помилка
Y- перетин (продуктивність)	5,889726828	0,240294544
Тарифна частина	0,00127278	1,99317E - 05
Надтарифна частина	0,003457143	3,51542E - 05

Джерело: розробка автора

Відповідно формула продуктивності праці може бути описана рівнянням:

$$Y= 5,889 + 0,00127X1 + 0,00345X2 \quad (5)$$

де Y - значення продуктивності праці;
X1 - величина тарифного фонду оплати праці;
X2 - величина надтарифного фонду оплати праці.

Для перевірки адекватності моделі підставимо фактичні значення фондів заробітної плати у функцію. Отриманий результат порівняємо з фактичним значенням продуктивності. Розрахунки зведемо в табл. 5.

Таблиця 5

Перевірка адекватності рівняння регресії

Показники	2017	2018	2019	2020
Тарифна частина	13029,52	13736,52	14945,8	20027,7
Надтарифна частина	4530,48	7593,48	8058,5	8477,4
Продуктивність	38,13	49,68	52,712	60,699
Продуктивність (регресія)	38,138	49,627	52,774	60,691
Відхилення, %	0,021	-0,107	0,118	-0,013

Джерело: розробка автора

Дані табл. 5 свідчать про високу точність отриманого рівняння, оскільки відхилення змодельованого значення продуктивності від фактичних значень не перевищують 0,118%.

Аналіз рівняння 5 підтверджує висновки кореляційного аналізу. Так підвищення надтарифної частині оплати праці на 1 гривну забезпечить приріст продуктивності на 0,00345 грн., А у разі зростання тарифної частини зростання продуктивності складе тільки 0,00127 грн.

Отже, впровадження в практику внутріфірмової системи конкуренції (змагання) і переважаюче значення надтарифного фонду забезпечить зростання продуктивності праці навіть при незмінному загальному фонді заробітної плати.

Проведемо аналіз впливу структури фонду оплати праці на значення продуктивності при фактичному значенні ФЗП за 2020 рік. Результати розрахунку представлено в табл. 6 та на рис. 2.

Таблиця 6

Аналіз впливу долі надтарифа на продуктивність

Показники	Доля надтарифа						
	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8
Тарифна частина	22804	19953,5	17103	14252,5	11402	8551,5	5701
Надтарифна частина	5701	8551,5	11402	14252,5	17103	19953,5	22804
Продуктивність	54,628	60,853	67,079	73,304	79,530	85,755	91,981

Джерело: розробка автора

Результати аналізу свідчать про підвищення продуктивності праці при збільшенні долі надтарифа в загальному фонді оплати праці. Проте не слід забувати про досить важливу роль тарифу.

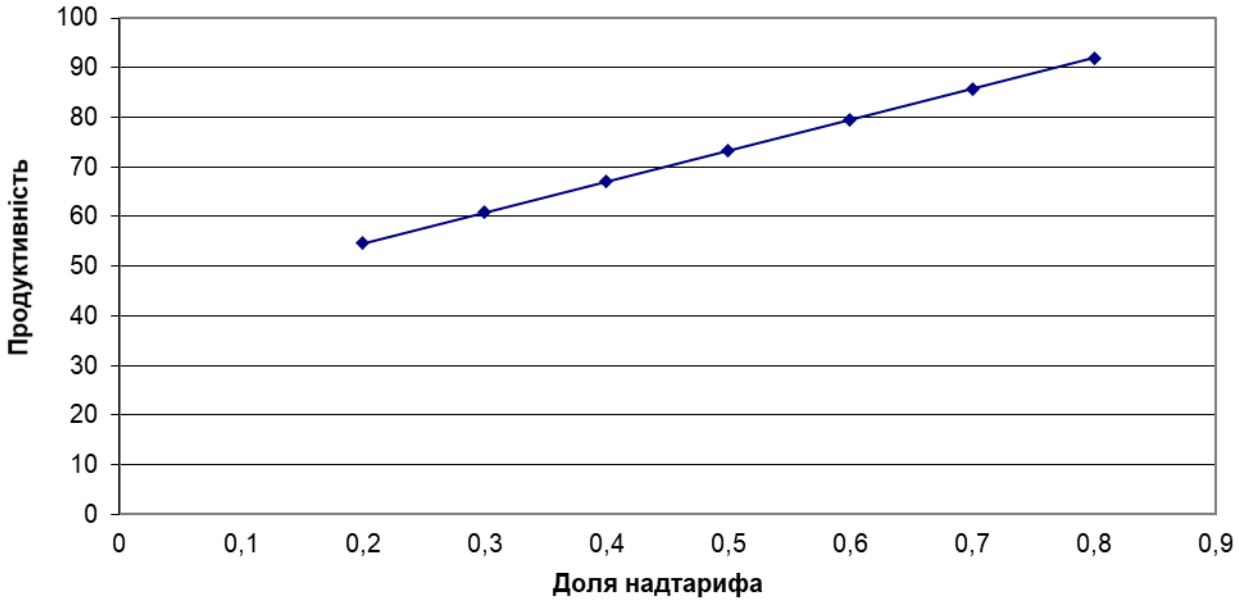

Рис.2. Динаміка продуктивності праці

Джерело: розробка автора

Пропонується розділяти фонд оплати праці рівномірно (50% на 50%), що забезпечить досягнення продуктивності в 173,304 т.грн. на людину.

Висновки з проведеного дослідження. Запропоновані заходи по вдосконаленню оплати праці повинні забезпечити зростання зацікавленості працівників в підвищенні якості своєї праці, а перерозподіл фондів заробітної плати викликати зростання продуктивності.

Таким чином, новий механізм формування ФЗП забезпечить реалізацію фінансової стратегії спрямованої на підвищення продуктивності праці - а отже і прибутку, що забезпечить можливість зміцнення фінансової стійкості підприємств основних галузей виробництва.

Перелік посилань

1. Шкільова О.В. Економіка праці й соціально-трудові відносини: підручник. Київ: Четверта Хвиля, 2018. 472 с.

2. Заблоцький І. І. Економіка Україні: підручник. Львів : ЛБК НБУ, 2017. 156 с.

3. Мних Є. В. Економічний аналіз: підручник. Київ: Центр навчальної літератури, 2015. 412 с.

4. Орлов О. О. Планування діяльності промислового підприємства: підручник. Київ : Скарби, 2018. 336 с.

5. Грішнова О. А. Економіка праці та соціально-трудові відносини: підручник. 7-е вид., оновл. Київ : Знання, 2017. 450 с.

6. Колот А. М. Оплата праці на підприємстві: організація та управління: підручник. Київ : Фірма “Праця”, 2019. 192 с.

7. Колот А. М. Мотивація персоналу: підручник. Київ: КНЕУ, 2017. 397 с.

8. Усатенко О. В. Визначення факторів мотивації персоналу та їх вплив на загальний результат діяльності підприємства. Дніпро: ДНУ, 2018. 281 с.

9. Мармоза А. Т. Економічна статистика. Київ: Центр навчальної літератури, 2017. 602 с.

10. Чекотовський Е. В. Статистичні методи. Київ: Знання, 2016. 191 с.

References

1. Shkylova, O. V. (2018). *Economics of work and social and labor relations [Ekonomika pratsi y sotsialno-trudovi vidnosyny]: textbook,* Kyiv: The Fourth Wave, 472 p.

2. Zablockij, I. I. (2017). *Economy of Ukraine [Ekonomika Ukrainy]: textbook,* Lviv: LBK NBU, 156 p.

3. Mnih, E. V. (2015). *Economic analysis [Ekonomichnyy analiz]: textbook,* Kyiv: Center for Educational Literature, 412 p.

4. Orlov, O. O. (2018). *Industrial enterprise activity planning [Planuvannya diyal'nosti promyslovoho pidpryyemstva]: textbook,* Kyiv : Scarby, 336 p.

5. Grishnova, O.A (2017). *The Economics of Labor and Social-Labor* [*Labor economics and social and labor relations*]: textbook, Kyiv: Knowledge, 450 p.

6. Kolot, A. M. (2019). *Labor payment at the enterprise: organization and management* [*Oplata pratsi na pidpryiemstvi: orhanizatsiia ta upravlinnia*]: textbook, Kyiv: Pratsia firm, 192 p.

7. Kolot, A. M. (2018). *Personnel motivation [Motyvatsiya personalu]: textbook*, Kyiv: KNEU, 397 p.

8. Usatenko, O. V. (2018). *Determination of personnel motivation factors and their influence on the overall result of the enterprise [Vyznachennya faktoriv motyvatsiyi personalu ta yikh vplyv na zahal'nyy rezul'tat diyal'nosti pidpryyemstva]*, Dnipro: DNU, 281 p.

9. Marmoza, A. T. (2017). *Economic statistics [Ekonomichna statystyka]*, Kyiv : Center for Educational Literature, 602 p.

10. Chekotovsky, E. V. (2016). *Statistical methods [Statystychni metody]*, Kyiv: Znannia, 191 p.

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 331.2; JEL Classification: J 33

Прокопенко М.В., Костенко Ю.О. УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ОПЛАТИ ПРАЦІ ЗА ДОПОМОГОЮ МОТИВАЦІЙНО - СТИМУЛЮЮЧИХ СКЛАДОВИХ «ЗМАГАЛЬНИХ» ТЕХНОЛОГІЙ ТА НАДТАРИФНИХ ВИПЛАТ

Мета дослідження полягає у вивчення теоретичних аспектів процесу визначення заробітної платні працівників підприємства, методик встановлення заробітної плати та розробки пропозицій щодо їх вдосконалення за допомогою мотиваційно – мотивуючих методів, «змагальних» технологій та засобів статистичного прогнозування. **Методика дослідження.** Було застосовано статистичний аналіз, математичне допущення, задіяні середні, максимальні та граничні показники, прийоми «змагальних» технологій, побудовані графіки динаміки продуктивності праці, динаміки фондів оплати праці і продуктивності, застосовано методи економетричного та статистичного моделювання. **Результати дослідження.** Основним завданням дослідження був аналіз та розробка шляхів удосконалення механізму оплати праці на підприємстві. Результатом дослідження є доведена можливість використання елементів «змагальних» технологій та надтарифних виплат для моделювання можливості підвищення ефективності системи оплати праці на підприємстві. Для моделювання та отримання економіко-статистичної моделі було використано програму Microsoft Excel. **Наукова новизна.** Наукова новизна отриманих результатів полягає в аналізі та розробці теоретико – практичних засад вирішення проблем удосконалення механізму оплати праці з точки зору підвищення мотивації та продуктивності праці робітників підприємства. Запропонована методика підвищення продуктивності праці за допомогою використання елементів «змагальних» технологій та надтарифних виплат, модель реалізована у середовищі Microsoft Excel. **Практичне значення отриманих результатів.** Отримані результати дослідження можуть бути застосовані в удосконаленні механізму оплати праці на підприємстві виробничої галузі. Також можливе широке застосування в підвищенні мотивації до праці персоналу підприємства. Практична сторона дослідження дозволяє значно підвищити продуктивність праці виробничого персоналу підприємства.

Ключові слова: заробітна плата, продуктивність, «змагальні» технології, надтариф, математична статистика, економетричне моделювання.

УДК 331.2; JEL Classification: J 33

Prokopenko M., Kostenko Yu. IMPROVEMENT OF THE WORK PAYMENT MECHANISM WITH THE HELP OF MOTIVATION - STIMULATING COMPONENT "COMPETITIVE" TECHNOLOGIES AND SUPREME TARIFF PAYMENTS

Purpose of the research is to study the theoretical aspects of the process of determining the wages of the company's employees, methods of setting wages and developing proposals for their improvement using motivational and motivational methods, "competitive" technologies and statistical forecasting tools. ***Methodology of research.*** Statistical analysis, mathematical assumptions were applied, average, maximum and limit indicators were used, methods of "competitive" technologies, graphs of labor productivity dynamics, dynamics of labor and productivity funds were constructed, econometric and statistical modeling methods were applied. ***Findings.*** The main task of the study was the analysis and development of ways to improve the payment mechanism at the enterprise. The result of the research is the proven possibility of using elements of "competitive" technologies and over-tariff payments for modeling the possibility of increasing the efficiency of the labor payment system at the enterprise. The Microsoft Excel program was used for modeling and obtaining an economic-statistical model. ***Originality***. The scientific novelty of the obtained results lies in the analysis and development of theoretical and practical principles for solving the problems of improving the payment mechanism from the point of view of increasing the motivation and productivity of the company's workers. The proposed method of increasing labor productivity using elements of "competitive" technologies and over-tariff payments, the model is implemented in the Microsoft Excel environment. ***Practical value***. The obtained results of the study can be applied in improving the mechanism of payment of labor at the enterprise of the manufacturing industry. Wide application is also possible in increasing the motivation to work of the company's personnel. The practical side of the research allows to significantly increase the productivity of the company's production staff.

Keywords: wages, productivity, "competitive" technologies, surcharge, mathematical statistics, econometric modeling.

Відомості про авторів / 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.

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

Костенко Юрій Олексійович – кандидат технічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри обліку і оподаткування; м. Харків,Україна; e-mail: kuakost@gmail.com; ORCID: https://orcid.org/0000-0002-7978-8915; Моб. (050) 919-45-07.

Kostenko Yurii – Candidate of Engineering Sciences, Associate Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Associate Professor at the Department of account and taxation; Kharkiv, Ukraine.

УДК 332.1: 378 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.106
JEL Classification: C 38: I 23

КЛАСТЕРНО-КАРТОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ РИНКУ ОСВІТНІХ ПОСЛУГ ЗВО УКРАЇНИ ЗА КРИТЕРІЄМ ІНТЕРНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ

Шевченко І.Ю., д-р екон. наук, доцент
Цема В.Є., здобувач вищої освіти
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. В українському суспільстві історично склався стереотип, відповідно якого освітню галузь не прийнято розуміти як ринок. Насправді такий підхід є до певної міри справедливим лише відносно сфери загальнообов'язкової середньої освіти, тоді як інші суб'єкти виду економічної діяльності «Освіта» (в тому числі заклади вищої освіти – ЗВО) функціонують в типових ринкових умовах, пропонуючи потенційним клієнтам освітні послуги та конкуруючи між собою [1].

Активізація міжнародних глобалізаційно-інтеграційних процесів вимагає від економічних суб'єктів адекватної реакції, яка закономірно полягає в адаптації товару до міжнародних стандартів. Для українських ЗВО товаром є освітні послуги, що полягають у підготовці фахівців і професіоналів за освітніми програмами та спеціальностями в межах галузей знань. Мовою міжнародного спілкування визнана англійська мова, тому закономірним первісним етапом інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України є саме започаткування англомовних освітніх програм.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України було приділено увагу в наукових працях такими вітчизняними дослідниками як О. Анісімова, С. Бебко, А. Вербицька, О. Гаращук, М. Ґудзь, Л. Дудікова, О. Зайковський, А. Зленко, Ю. Заячук, Д. Ільницький, О. Ісайкіна, Г. Клімова, Д. Козлов, О. Красовська, В. Куценко, В. Лозовий, А. Марлова, О. Нітенко, Д. Плинокос, А. Сбруєва, Ю. Семенець, Д. Супрун, І. Татомир, К. Цавалюк, М. Хітов, О. Хомерікі, проте акцентовано на іншомовному навчанні як критерію інтернаціоналізації вищої освіти було в дослідженнях наступної когорти науковців: Н. Борисенко, Ю. Коргуник, Ю. Кострікова, Р. Кравець, Ю. Лабунець, Л. Ткаченко, Т. Ярмола.

Так, Т. Ярмола, Ю. Кострікова, Л. Ткаченко та Н. Борисенко зазначають, що «…саме англомовне навчання та ступінь його поширення у вузі є показником конкурентоспроможності цього вузу в системі інтернаціоналізації вищої … освіти» [2]. Ю. Коргуник належить наступне твердження: «…освітня сфера напряму пов'язана з процесом глобалізації, і вона безпосередньо залежна від нього, готуючи фахівців з глобальними компетенціями. Першочергове значення в їхній підготовці відіграє володіння іноземною мовою та отримання іншомовної освіти» [3]. За переконанням Ю. Лабунець «…інтернаціоналізація іншомовної вищої освіти … створює можливості для повноцінної реалізації

потенціалу глобалізації, модернізації, упровадження інновацій, створення та забезпечення академічної мобільності, а відповідно як результат – розширення та підвищення доступності та якості іншомовної вищої освіти та розширення міжнародної співпраці» [4]. Р. Кравець акцентує увагу на тому, що «результативність інтернаціоналізації ЗВО в Україні тісно пов'язана з усуненням недоліків професійної підготовки студентів до здійснення іншомовної комунікації» [5].

Невирішені складові загальної проблеми. Як бачимо, науковцями було досить ґрунтовно окреслено важливе місце іншомовної (зокрема, англомовної) підготовки здобувачів вищої освіти у системі інтернаціоналізації вищої освіти України, проте не приділено уваги практичним питанням дослідження ринку освітніх послуг ЗВО України за критерієм інтернаціоналізації (зокрема, із застосуванням інструментарію кластерно-картографічного аналізу).

Формулювання цілей статті. Метою статті є здійснення кластерно-картографічного аналізу ринку освітніх послуг ЗВО України за критерієм інтернаціоналізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Першочерговим завданням, яке виникає в контексті поставленої мети, є визначення того, що саме доцільно розуміти під інтернаціоналізацією ринку освітніх послуг ЗВО. Під інтернаціоналізацією ринку освітніх послуг ЗВО пропонуємо розуміти співвідношення (у відсотковому виразі) кількості ЗВО, які пропонують англомовні освітні програми, до загальної кількості ЗВО, які пропонують освітні програми. Логічно такий аналіз здійснюється за галузями знань, перелік яких в Україні закріплений у Постанові Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 року № 266 [6]. Приймаючи за еталон ситуацію, коли всі освітні програми в галузі знань можуть пропонуватися ЗВО до вивчення англійською мовою, здійснимо рівномірне інтервальне розподілення за кластерами рівнів інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО від 0% до 100% наступним чином: 0–24,99% – низький рівень інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО (кластер 1); 25–49,99% – помірний рівень інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО (кластер 2); 50–74,99% – середній рівень інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО (кластер 3); 75–100% – високий рівень інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО (кластер 4).

Скориставшись як інформаційно-аналітичним підґрунтям дослідження пошуковим інструментарієм онлайн-сервісів Study in Ukraine [7], Osvita.ua [8] та Education.ua [9], представимо в табл. 1 зведені дані щодо кількості ЗВО у регіонах України, що пропонують англомовні освітні програми за галузями знань; у табл. 2 – зведені дані щодо кількості ЗВО у регіонах України, що пропонують освітні програми за галузями знань; у табл. 3 – результати розрахунків рівня інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО в Україні за галузями знань та у регіональному розрізі.

Таблиця 1

Зведені дані щодо кількості ЗВО у регіонах України, що пропонують англомовні освітні програми за галузями знань

Галузі знань	Кількість ЗВО, що пропонують англомовні освітні програми, за регіонами України																								
	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
01	1	1	1			2	1	1	1			2				2		1	2		1	2		1	2
02		2	1			1						2		1	2	1	1	1	2		1	3		2	5
03	1	1	4		1	2	1	2	1		1	3	2	1	1	2	1	1	5		1	2		1	7
04												1							1						
05	2	1	6		1	2	1	1	1		1	4	1	4	3	2	2	2	6		2	4		1	11
06		1	1			1	1				1	1		1	1	1			2		1	1			3
07	2	2	7		2	2		2	1		1	3	1	4	2	4	1	2	10	1	3	4		1	9
08	2	1	5			1	3				1	3	1	2		2	1	1	3		2	2		1	8
09	1		1									1						1	1		1	1			1
10			4		1	1	2	1				2	2		1	2	1	1	2		1	1		1	5
11	1		2			1		1				1			1	2		1	2			1		1	3
12	1	1	6		1	2	1	2			1	3	1	2	2	2		3	9	1	2	2		1	9
13		1	4		1		1	2			1	1	1		1	1		1	5	2				1	2
14			3		2		1	1				1			1			1	5	2		1		1	1
15			2		1		1					1							2	1		1		1	1
16			2		1		1	2			1	1			1		1		6	1		1			4
17			2					1				1		1					6		1	2		1	5
18			1					1			1	1			2		2		8					1	2
19	1		2					1				1	2		1	1	1	1	3					1	2
20					1							1			1	1	1	1	2					1	2
21					1							1			1		1		2						1
22	1		4		1		1	1				2	1	1	1		1	1	4		1		1		7
23	1		1				1					2						1	1		1			1	4
24			2			2	1	1				1		1	1			1	5					1	2
27		1	3				1				1		1		1				5	1				1	2

Джерело: розроблено авторами із застосуванням пошукового інструментарію онлайн-сервісу Study in Ukraine [7]

Таблиця 2

Зведені дані щодо кількості ЗВО у регіонах України, що пропонують освітні програми за галузями знань

Галузі знань	ЗВО у регіонах України, що пропонують освітні програми																								
	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
01	4	4	8	10	2	4	7	1	3	3	3	6	7	3	4	3	3	3	11	1	6	2	1	2	15
02	3	4	7	4	2	2	6	5	3	5	1	10	6	9	7	4	2	4	9	2	5	4	1	2	32
03	5	2	11	12	2	5	8	4	4	2	2	9	7	10	8	5	3	3	11	2	5	4	1	3	26
04		1				2	1	3				2		2	1	2			1		1		1		1
05	11	4	21	23	4	6	12	7	9	6	9	22	13	19	9	7	5	7	32	6	9	7	4	7	57
06	3	1	2	4	1	1	5	2	3	1	1	4	3	4	3	3	1	2	3	1	2	2	1		18
07	13	5	21	24	6	8	12	5	9	8	9	23	12	19	10	7	4	6	30	7	9	7	4	5	62
08	4	4	8	9	3	3	9	4	5	4	3	8	4	12	7	3	4	2	8	5	5	4	3	5	42
09	2	1	6	2	1	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	2	2	2	5	1	2	2	1	2	9
10	5	2	10	8	3	4	5	3	2	2	6	9	3	6	6	3	4	3	10	2	4	4	1	2	15
11	3	2	5	5	1	2	3	1		1	2	3	3	5	2	2	3	1	6	1	2	3	1	2	8
12	5	3	16	12	4	2	12	5	5	5	6	12	10	16	8	5	3	3	19	3	4	4	2	4	36
13	2	1	10	6	1	3	3	2		2	4	6	2	4	3	1	1	1	10	2	1	1		1	9
14	1	1	8	5	2	1	2	1		1	2	3	2	7	2	1	2	1	11	2	2	1	1	1	11
15	2	1	9	7	2	3	2	1		1	3	5	2	6	3	1	1	2	10	1	2	2	1	1	11
16	2	1	6	2	2	1	2	2		1	2	5	1	3	3	1	2	2	8	1	1	1	1	1	8
17	2	1	3	1	2	1	2	1		1	3	2	1	4	2		1	1	7		2	2	1	1	8
18	7	2	8	4	1	3	4	3	1	1	3	9		6	4	1	2	2	10	2	1	3	2	3	14
19	1	2	6	4	1	3	4	3	1	1	3	3	3	3	2	1	1	2	9	1	2	2	1	2	9
20	2	2	4		1	2	4	1	1	1	2	4	1	3	1	2	1	2	8	1	2	2	2	3	5
21			1		1				1		1	1		2	1		1		2		1				1
22	3	3	6	4	1	1	7	2		1	4	6	6	3	3	4	2	2	3	1	3	1	2	1	20
23	2	4	4	4	1	2	6	1	1	1	2	3	4	4	3	1	3	3	3	1	4	3	1	5	15
24	3	4	9	6	3	3	9	4	3	2	1	8	6	6	6	3	3	4	13	2	5	5	3	3	21
27	1	1	6	6	1	1	2	1		2	1	5	3	6	3	1	1	1	10	3	3	1		1	8

Джерело: розроблено авторами із застосуванням пошукового інструментарію онлайн-сервісів Osvita.ua [8] та Education.ua [9]

Таблиця 3

Результати розрахунків рівня інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО в Україні за галузями знань та у регіональному розрізі, %

Галузі знань	ЗВО, що пропонують освітні програми, у регіонах України																								PI
	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	
01	25	25	13	0	0	50	14	100	33	0	0	33	0	0	0	67	0	33	18	0	17	100	0	50	13	24
02	0	50	14	0	0	50	0	0	0	0	0	20	0	11	29	25	50	25	22	0	20	75	0	100	16	20
03	20	50	36	0	50	40	13	50	25	0	50	33	29	10	13	40	33	33	45	0	20	50	0	33	27	28
04		0				0	0	0				50		0	0	0			100		0		0		0	13
05	18	25	29	0	25	33	8	14	11	0	11	18	8	21	33	29	40	29	19	0	22	57	0	14	19	19
06	0	100	50	0	0	100	20	0	0	0	100	25	0	25	33	33	0	0	67	0	50	50	0		17	28
07	15	40	33	0	33	25	0	40	11	0	11	13	8	21	20	57	25	33	33	14	33	57	0	20	15	22
08	50	25	63	0	0	33	33	0	0	0	33	38	25	17	0	67	25	50	38	0	40	50	0	20	19	25
09	50	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	50	20	0	50	50	0	0	11	12
10	0	0	40	0	33	25	40	33	0	0	0	22	67	0	17	67	25	33	20	0	25	25	0	50	33	22
11	33	0	40	0	0	50	0	100		0	0	33	0	0	50	100	0	100	33	0	0	33	0	50	38	28
12	20	33	38	0	25	100	8	40	0	0	17	25	10	13	25	40	0	100	47	33	50	50	0	25	25	29
13	0	100	40	0	100	0	33	100		0	25	17	50	0	33	100	0	100	50	100	0	0		100	22	42
14	0	0	38	0	100	0	50	100		0	0	33	0	0	50	0	0	100	45	100	0	100	0	100	9	34
15	0	0	22	0	50	0	50	0		0	0	20	0	0	0	0	0	0	20	100	0	50	0	100	9	18
16	0	0	33	0	50	0	50	100		0	50	20	0	0	33	0	50	0	75	100	0	100	0	0	50	30
17	0	0	67	0	0	0	0	100		0	0	50	0	25	0		0	0	86		50	100	0	100	63	29
18	0	0	13	0	0	0	0	33	0	0	33	11		0	50	0	100	0	80	0	0	0	0	33	14	15
19	100	0	33	0	0	0	0	33	0	0	0	33	67	0	50	100	100	50	33	0	0	0	0	50	22	27
20	0	0	0		100	0	0	0	0	0	0	25	0	0	100	50	100	50	25	0	0	0	0	33	40	22
21			0		100				0		0	100		0	100		100		100		0				100	55
22	33	0	67	0	100	0	14	50		0	0	33	17	33	33	0	50	50	100	0	33	0	50	0	35	30
23	50	0	25	0	0	0	17	0	0	0	0	67	0	0	0	0	0	33	33	0	25	0	0	20	27	12
24	0	0	22	0	0	67	11	25	0	0	0	13	0	17	17	0	0	25	38	0	0	0	0	33	10	11
27	0	100	50	0	0	0	50	0		0	100	0	33	0	33	0	0	0	50	33	0	0		100	25	25
PI	18	23	33	0	32	24	17	38	5	0	18	31	14	8	29	34	29	39	49	22	17	41	2	47	26	25

у табл. 3: PI – рівень інтернаціоналізації. Джерело: розраховано авторами на підставі даних табл. 1-2

При цьому слід зазначити на певних обмеженнях прикладного дослідження, спричинених неповнотою інформаційної бази: онлайн-сервіс Study in Ukraine не містить даних щодо галузей знань 25 «Воєнні науки, національна безпека, безпека державного кордону», 26 «Цивільна безпека», 28 «Публічне управління та адміністрування» та 29 «Міжнародні відносини».

У табл. 1-3 нумерація галузей знань (по вертикалі) здійснена у відповідності до Постанови Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 року № 266 [6], нумерація регіонів України (по горизонталі) – в алфавітному порядку (за виключенням тимчасово окупованих АР Крим і м. Севастополь): 1 − Вінницька область; 2 − Волинська область; 3 − Дніпропетровська область; 4 − Донецька область; 5 − Житомирська область; 6 − Закарпатська область; 7 − Запорізька область; 8 − Івано-Франківська область; 9 − Київська область; 10 − Кіровоградська область; 11 − Луганська область; 12 − Львівська область; 13 − Миколаївська область; 14 − Одеська область; 15 − Полтавська область; 16 − Рівненська область; 17 − Сумська область; 18 − Тернопільська область; 19 − Харківська область; 20 − Херсонська область; 21 − Хмельницька область; 22 − Черкаська область; 23 − Чернівецька область; 24 − Чернігівська область; 25 – м. Київ. У табл. 3 деякі комірки не містять значень і зафарбовані сірим кольором, що вказує на неможливість визначення рівня інтернаціоналізації в даному випадку з огляду на відсутність освітніх програм з певної галузі знань у конкретному регіоні. Такі випадки не бралися до розрахунку середнього рівня інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галузями знань та у регіональному розрізі.

За даними табл. 3 сьогодні ринок освітніх послуг ЗВО України знаходиться на граничній межі переходу від низького до помірного рівня інтернаціоналізації. Звичайно, рівень інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України значно різниться за галузями знань та у регіональному розрізі: від 11% у галузі знань 24 «Сфера обслуговування» до 55% у галузі знань 21 «Ветеринарна медицина»; від 0% у Донецькій і Кіровоградській областях до 49% у Харківській області.

Здійснимо кластеризацію галузей знань і регіонів України за рівнем інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО, спираючись на попередньо прийняту інтервально рівномірну шкалу інтерпретації значень показників рівня інтернаціоналізації (за середніми значеннями досліджуваного індикатору, представленими у табл. 3), та наглядно відобразимо результати на рис. 1-2.

Для отримання більш наглядного уявлення щодо інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України одночасно за галузями знань та у регіональному розрізі, застосуємо картографічний метод, представивши на підставі результатів проведених розрахунків та із застосуванням функціоналу онлайн-сервісу Datawrapper [10], картограми інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галузями знань 01-24, 27 (рис. 3-27).

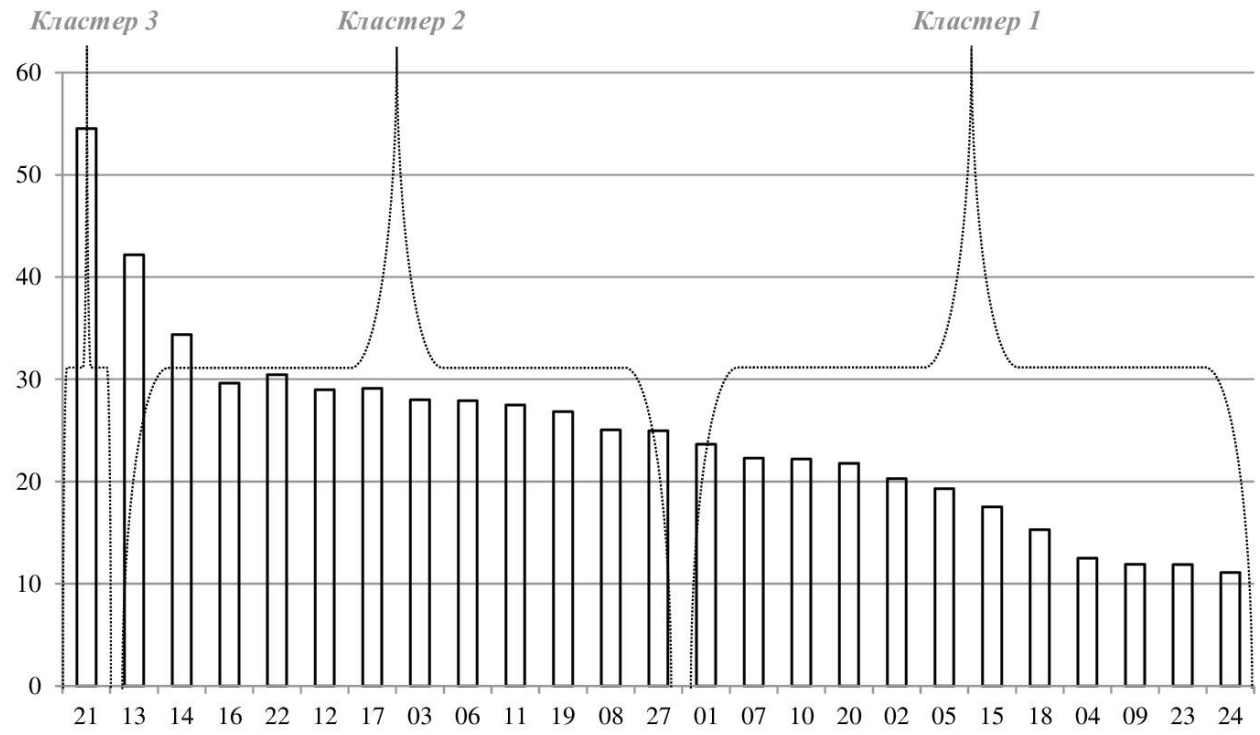

Рис. 1. Кластери галузей знань за рівнем інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України

Джерело: побудовано авторами

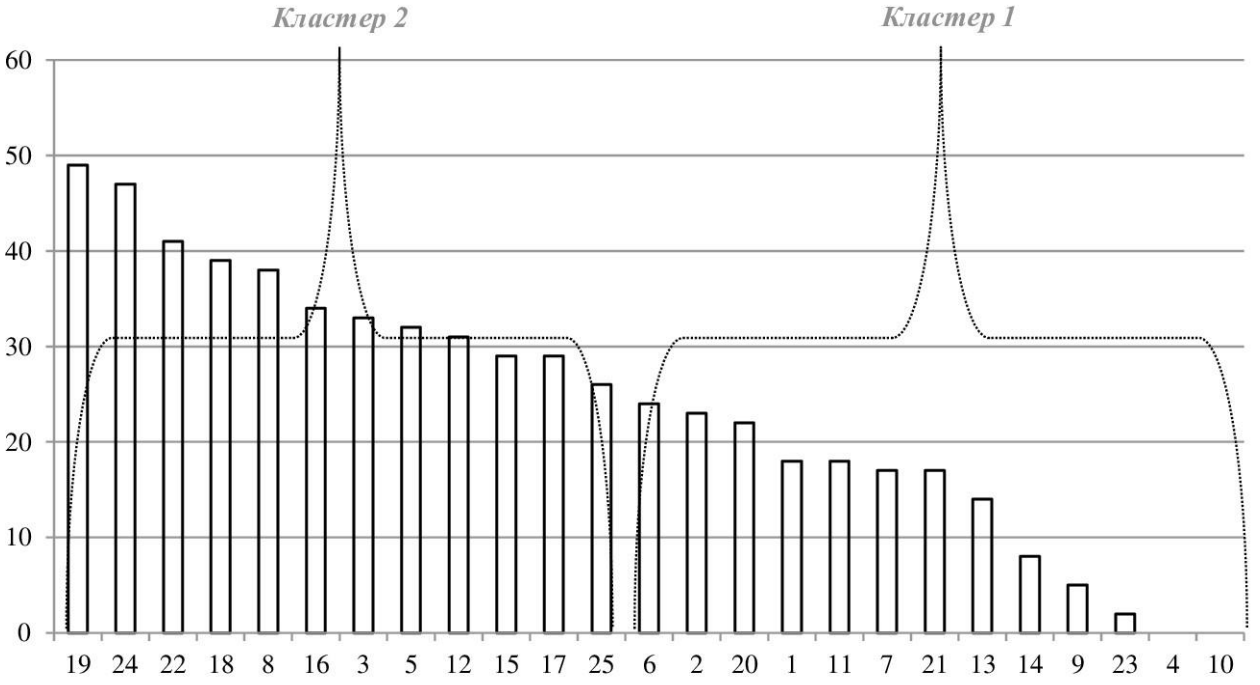

Рис. 2. Кластери регіонів України за рівнем інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО

Джерело: побудовано авторами

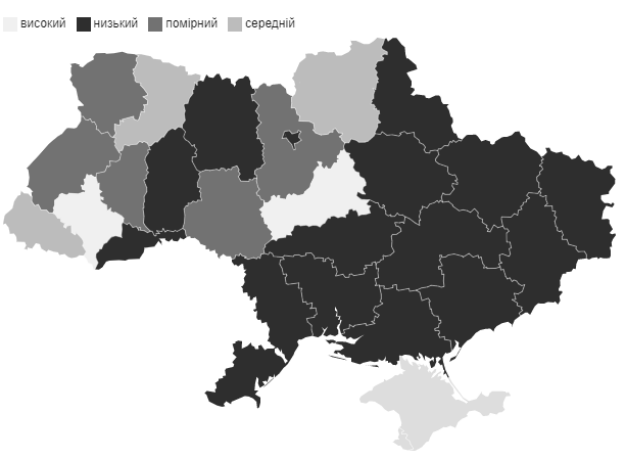

Рис. 3. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 01

Джерело: побудовано авторами

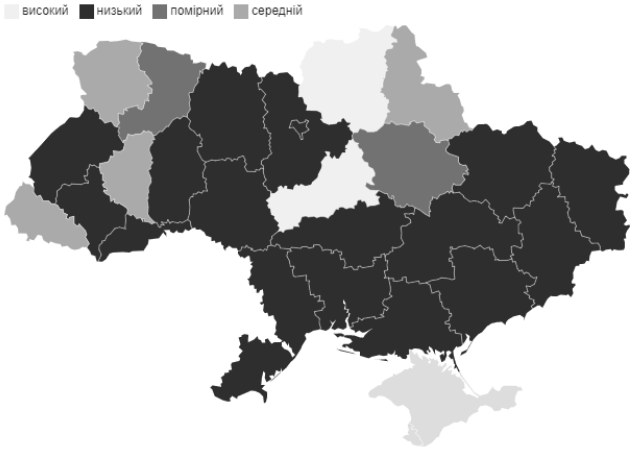

Рис. 4. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 02

Джерело: побудовано авторами

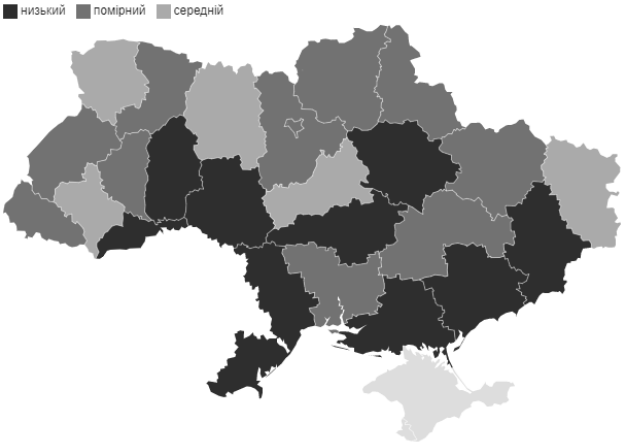

Рис. 5. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 03

Джерело: побудовано авторами

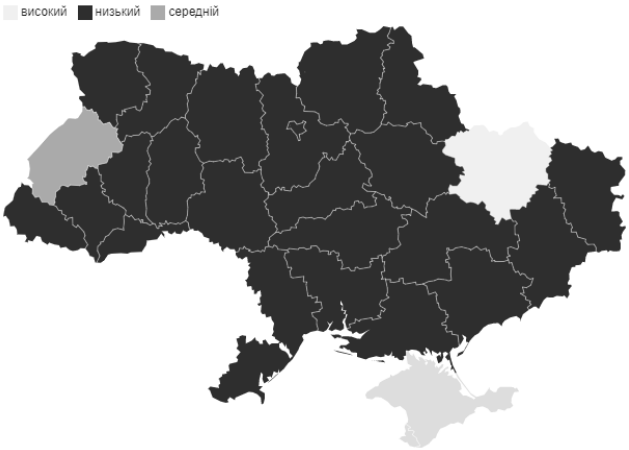

Рис. 6. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 04

Джерело: побудовано авторами

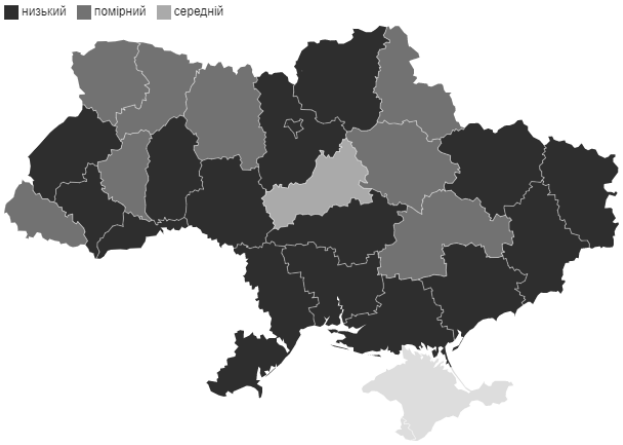

Рис. 7. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 05

Джерело: побудовано авторами

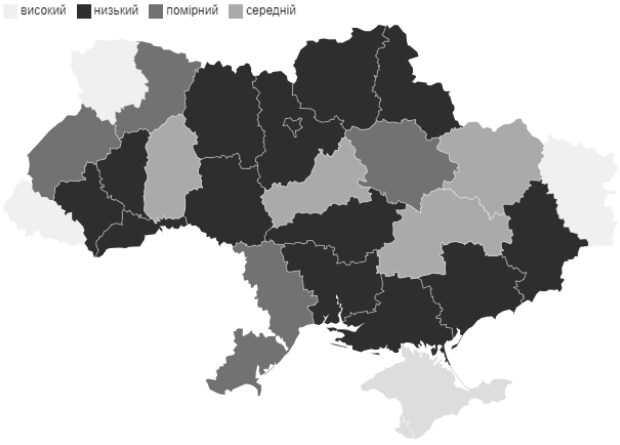

Рис. 8. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 06

Джерело: побудовано авторами

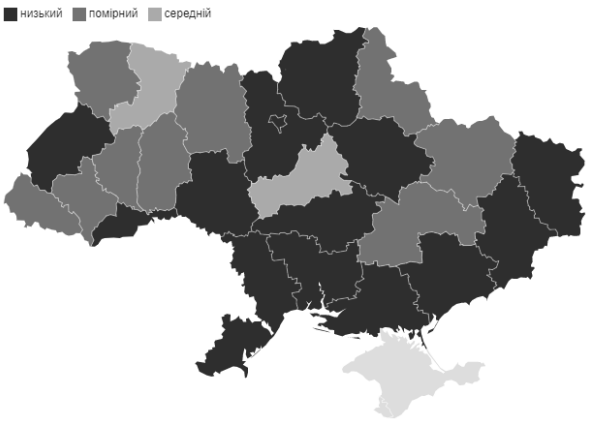

Рис. 9. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 07

Джерело: побудовано авторами

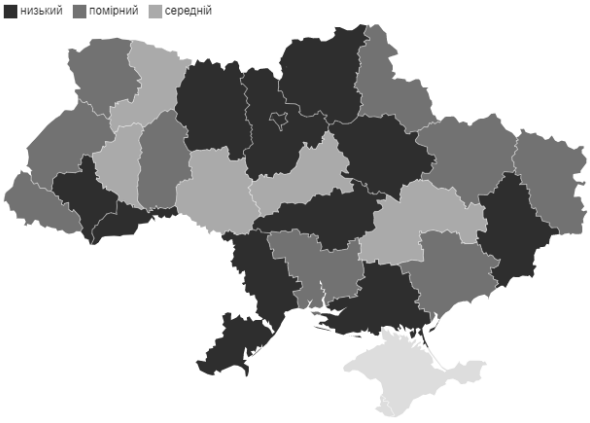

Рис. 10. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 08

Джерело: побудовано авторами

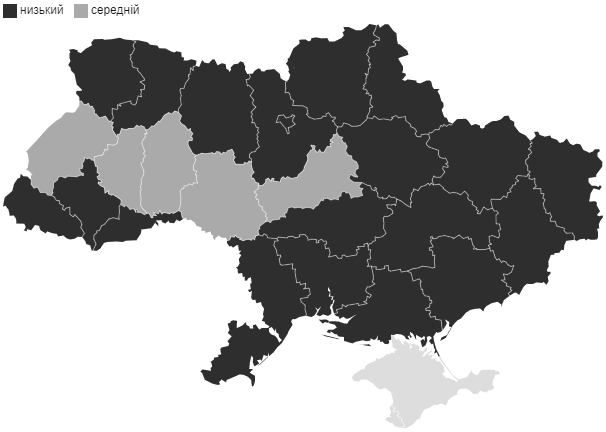

Рис. 11. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 09

Джерело: побудовано авторами

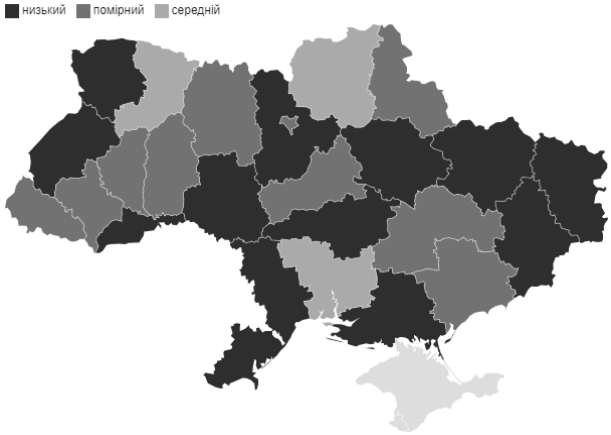

Рис. 12. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 10

Джерело: побудовано авторами

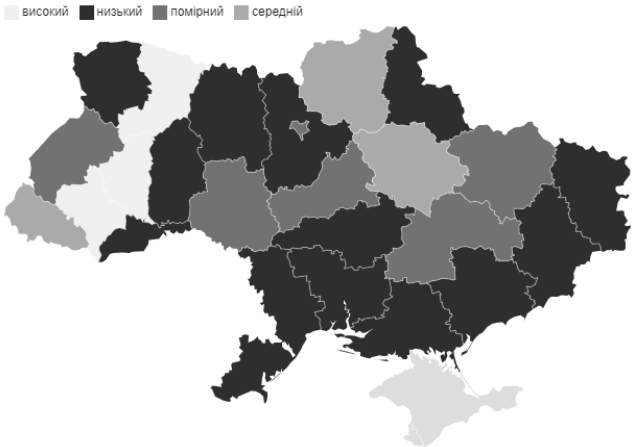

Рис. 13. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 11

Джерело: побудовано авторами

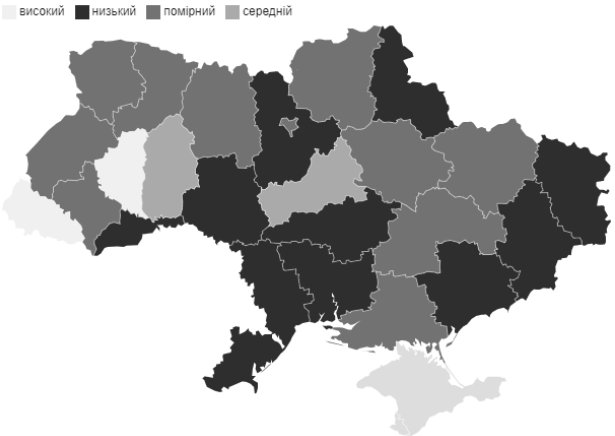

Рис. 14. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 12

Джерело: побудовано авторами

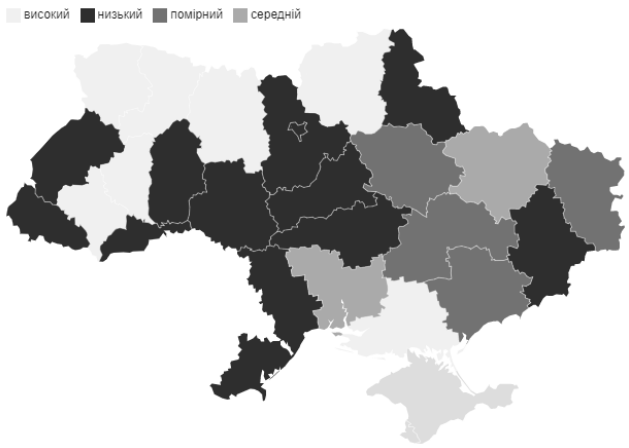

Рис. 15. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 13

Джерело: побудовано авторами

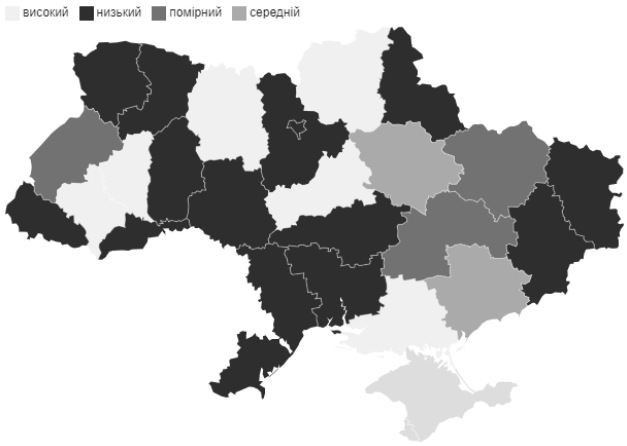

Рис. 16. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 14

Джерело: побудовано авторами

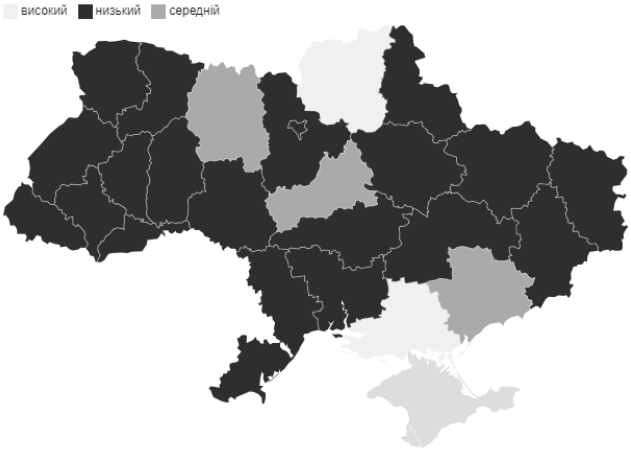

Рис. 17. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 15

Джерело: побудовано авторами

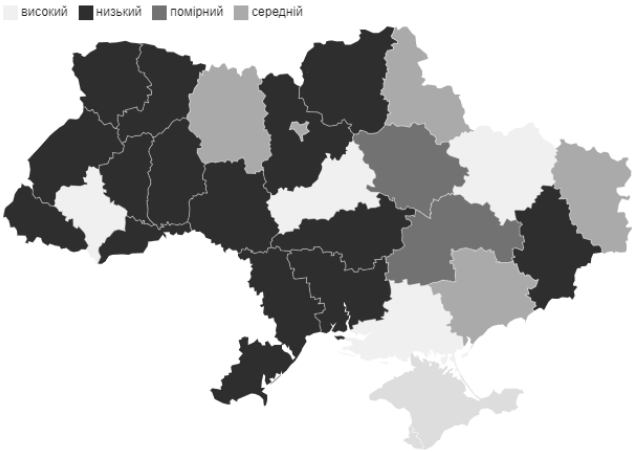

Рис. 18. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 16

Джерело: побудовано авторами

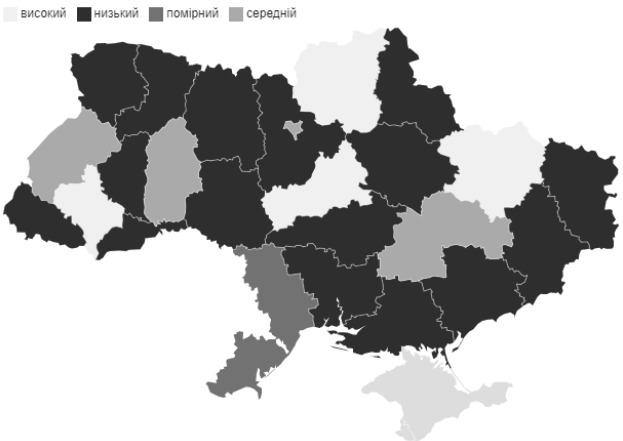

Рис. 19. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 17

Джерело: побудовано авторами

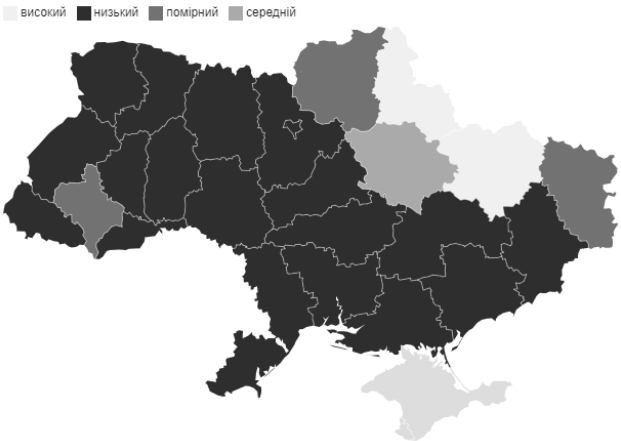

Рис. 20. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 18

Джерело: побудовано авторами

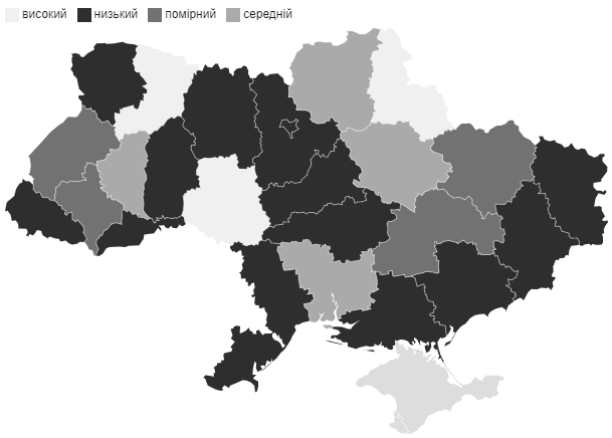

Рис. 21. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 19

Джерело: побудовано авторами

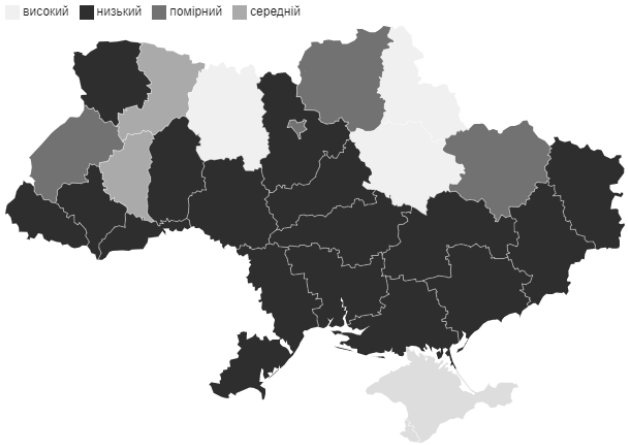

Рис. 22. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 20

Джерело: побудовано авторами

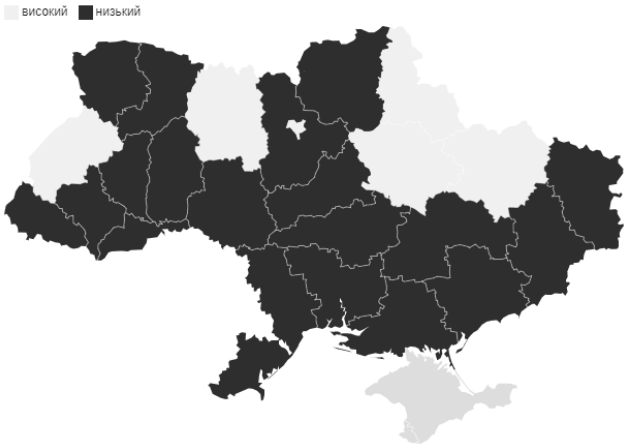

Рис. 23. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 21

Джерело: побудовано авторами

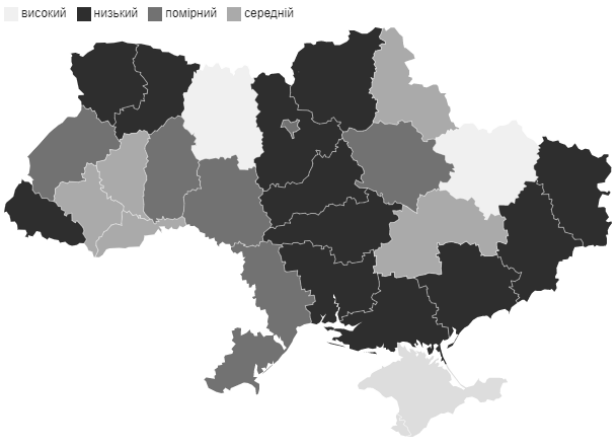

Рис. 24. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 22

Джерело: побудовано авторами

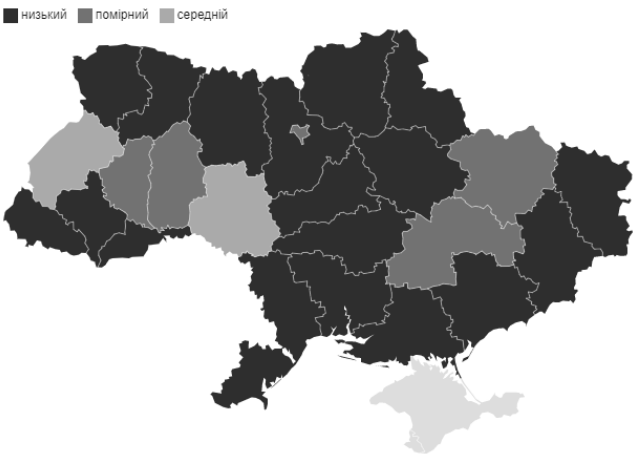

Рис. 25. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 23

Джерело: побудовано авторами

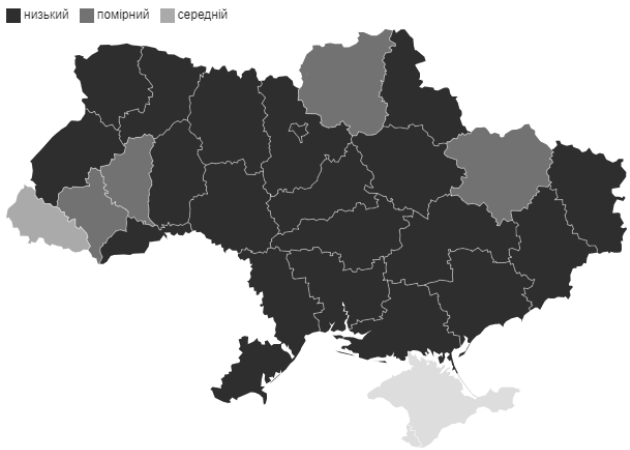

Рис. 26. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 24

Джерело: побудовано авторами

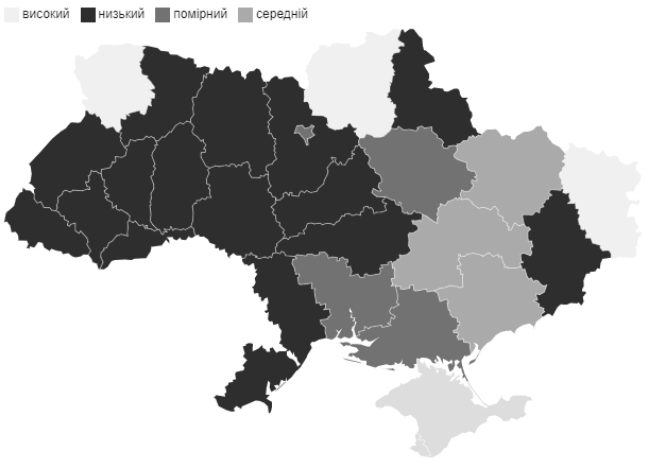

Рис. 27. Картограма інтернаціоналізації ринку освітніх послуг ЗВО України за галуззю знань 27

Джерело: побудовано авторами

Висновки з проведеного дослідження. З результатів прикладного дослідження слідує, що наразі єдиною галуззю знань з представлених на ринку освітніх послуг ЗВО України, для якої характерний середній рівень інтернаціоналізації (кластер 3), є галузь знань 21 «Ветеринарна медицина». Помірний рівень інтернаціоналізації (кластер 2) ринку освітніх послуг ЗВО України спостерігається в таких галузях знань як 13 «Механічна інженерія», 14 «Електрична інженерія», 16 «Хімічна та біоінженерія», 22 «Охорона здоров'я», 12 «Інформаційні технології», 17 «Електроніка та телекомунікації», 03 «Гуманітарні науки», 06 «Журналістика», 11 «Математика та статистика», 19 «Архітектура та будівництво», 08 «Право», 27 «Транспорт». Низький рівень інтернаціоналізації (кластер 1) ринку освітніх послуг ЗВО України має місце в наступних галузях знань: 01 «Освіта/Педагогіка», 07 «Управління та адміністрування», 10 «Природничі науки», 20 «Аграрні науки та продовольство», 02 «Культура і мистецтво», 05 «Соціальні та поведінкові науки», 15 «Автоматизація та приладобудування», 18 «Виробництво та технології», 04 «Богослов'я», 09 «Біологія», 23 «Соціальна робота», 24 «Сфера обслуговування». Має значення й аспект регіоналізації в дослідженні такого явища як інтернаціоналізація ринку освітніх послуг ЗВО України: помірний рівень інтернаціоналізації (кластер 2) ринку освітніх послуг ЗВО України здебільшого фіксується в таких регіонах України як Харківська область, Чернігівська область, Черкаська область, Тернопільська область, Івано-Франківська область, Рівненська область, Дніпропетровська область, Житомирська область, Львівська область, Полтавська область, Сумська область і м. Київ. Натомість низький рівень інтернаціоналізації (кластер 1) ринку освітніх послуг ЗВО України частіше характерний для таких адміністративно-територіальних одиниць як Закарпатська область, Волинська область,

Херсонська область, Вінницька область, Луганська область, Запорізька область, Хмельницька область, Миколаївська область, Одеська область, Київська область, Чернівецька область, Донецька область і Кіровоградська область.

Перелік посилань

1. Шевченко І.Ю., Цема В.Є. Конкуренція закладів вищої освіти на регіональних ринках освітніх послуг в Україні. *Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал.* К.: «Аналітик», 2021. № 1/1. С. 22–31. DOI: https://doi.org/10.37634/efp.2021.1(1).5
2. Ярмола Т. І., Кострікова Ю. А., Ткаченко Л. А., Борисенко Н. В. Англомовне навчання як показник конкурентоспроможності ВУЗу в системі інтернаціоналізації вищої освіти. *Світ медицини та біології.* 2013. № 2(37). С. 205–207.
3. Коргуник Ю. В. Значення іншомовної освіти в процесі інтернаціоналізації освітньої сфери та її роль у формуванні конкурентоспроможних фахівців у глобалізованому суспільстві. *Вісник Чернігівського національного педагогічного університету. Серія: Педагогічні науки.* 2016. Вип. 141. С. 90–93.
4. Лабунець Ю. О. Тенденції та особливості глобалізації та інтернаціоналізації іншомовної вищої освіти у вимірі третього тисячоліття: досвід іспаномовних країн. *Молодий вчений.* 2018. № 10(2). С. 599–603.
5. Кравець Р. Роль іноземної мови в процесі інтернаціоналізації закладів вищої освіти. *Молодь і ринок.* 2019. № 7. С. 17–22.
6. Про затвердження переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 р. № 266. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/266-2015-п (дата звернення: 13.09.2022)
7. Онлайн-сервіс Study in Ukraine. URL: https://studyinukraine.gov.ua (дата звернення: 15.09.2022)
8. Онлайн-сервіс Osvita.ua. URL: https://osvita.ua/vnz/guide (дата звернення: 15.09.2022)
9. Онлайн-сервіс Education.ua. URL: https://www.education.ua/ua/universities (дата звернення: 15.09.2022)
10. Онлайн-сервіс Datawrapper. URL: https://www.datawrapper.de (дата звернення: 17.09.2022)

References

1. Shevchenko, I. Yu., Tsema, V. Ye. (2021). Competition of higher education institutions in the regional markets of educational services in Ukraine [Konkurentsiia zakladiv vyshchoi osvity na rehionalnykh rynkakh osvitnikh posluh v Ukraini], *Economics. Finances. Law: a monthly informational and analytical magazine*, K.: “Analyst”, No. 1/1, P. 22–31. DOI: https://doi.org/10.37634/efp.2021.1(1).5

2. Yarmola, T. I., Kostrikova, Iu. A., Tkachenko, L. A., Borysenko, N. V. (2013). English language teaching as an indicator of the competitiveness of the university in the system of internationalization of higher education [Anhlomovne navchannia yak pokaznyk konkurentospromozhnosti VUZu v systemi internatsionalizatsii vyshchoi osvity], *The world of medicine and biology*, No. 2(37), P. 205–207.

3. Korhunyk, Yu. V. (2016). Importance of foreign language education in the process of internationalization of the educational sphere and its role in the formation of competitive specialists in a globalized society [Znachennia inshomovnoi osvity v protsesi internatsionalizatsii osvitnoi sfery ta yii rol u formuvanni konkurentospromozhnykh fakhivtsiv u hlobalizovanomu suspilstvi], *Bulletin of the Chernihiv National Pedagogical University. Series: Pedagogical sciences*, Issue 141, P. 90–93.

4. Labunets, Yu. O. (2018). Trends and features of globalization and internationalization of foreign language higher education in the dimension of the third millennium: experience of Spanish-speaking countries [Tendentsii ta osoblyvosti hlobalizatsii ta internatsionalizatsii inshomovnoi vyshchoi osvity u vymiri tretoho tysiacholittia: dosvid ispanomovnykh krain], *Young scientist*, No. 10(2), P. 599–603.

5. Kravets, R. (2019). Role of a foreign language in the process of internationalization of higher education institutions [Rol inozemnoi movy v protsesi internatsionalizatsii zakladiv vyshchoi osvity], *Youth and the market*, No. 7, P. 17–22.

6. On approval of the list of fields of knowledge and specialties for which higher education applicants are trained [Pro zatverdzhennia pereliku haluzei znan i spetsialnostei, za yakymy zdiisniuietsia pidhotovka zdobuvachiv vyshchoi osvity]: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated April 29, 2015 No. 266, available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/266-2015-п (last accessed 13.09.2022).

7. Online service Study in Ukraine, available at: https://studyinukraine.gov.ua (last accessed 15.09.2022).

8. Online service Osvita.ua, available at: https://osvita.ua/vnz/guide (last accessed 15.09.2022).

9. Online service Education.ua, available at: https://www.education.ua/ua/universities (last accessed 15.09.2022).

10. Online service Datawrapper, available at: https://www.datawrapper.de (last accessed 17.09.2022).

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 332.1: 378; JEL Classification: C 38 : I 23

Шевченко І.Ю., Цема В.Є. КЛАСТЕРНО-КАРТОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ РИНКУ ОСВІТНІХ ПОСЛУГ ЗВО УКРАЇНИ ЗА КРИТЕРІЄМ ІНТЕРНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ

Мета: здійснення кластерно-картографічного аналізу ринку освітніх послуг закладів вищої освіти України за критерієм інтернаціоналізації. ***Методика дослідження:*** метод аналізу та синтезу, системний підхід, метод узагальнення, метод порівняння, кластерний аналіз, картографічний метод, графічний метод. ***Результати:*** запропоновано й апробовано (на прикладі України) методичний інструментарій кластерно-картографічного аналізу ринку освітніх послуг закладів вищої освіти за критерієм інтернаціоналізації. Виявлено, що наразі єдиною галуззю знань з представлених на ринку освітніх послуг закладів вищої освіти України, для якої характерний середній рівень інтернаціоналізації (кластер 3), є галузь знань 21 «Ветеринарна медицина». Помірний рівень інтернаціоналізації (кластер 2) ринку освітніх послуг закладів вищої освіти України спостерігається в таких галузях знань як 13 «Механічна інженерія», 14 «Електрична інженерія», 16 «Хімічна та біоінженерія», 22 «Охорона здоров'я», 12 «Інформаційні технології», 17 «Електроніка та телекомунікації», 03 «Гуманітарні науки», 06 «Журналістика», 11 «Математика та статистика», 19 «Архітектура та будівництво», 08 «Право», 27 «Транспорт». Низький рівень інтернаціоналізації (кластер 1) ринку освітніх послуг закладів вищої освіти України має місце в наступних галузях знань: 01 «Освіта/Педагогіка», 07 «Управління та адміністрування», 10 «Природничі науки», 20 «Аграрні науки та продовольство», 02 «Культура і мистецтво», 05 «Соціальні та поведінкові науки», 15 «Автоматизація та приладобудування», 18 «Виробництво та технології», 04 «Богослов'я», 09 «Біологія», 23 «Соціальна робота», 24 «Сфера обслуговування». ***Наукова новизна:*** запропоновано оцінювати рівень інтернаціоналізації ринку освітніх послуг закладів вищої освіти як співвідношення (у відсотковому виразі) кількості закладів вищої освіти, які пропонують англомовні освітні програми, до загальної кількості закладів вищої освіти, які пропонують освітні програми (за галузями знань). Приймаючи за еталон ситуацію, коли всі освітні програми в галузі знань можуть пропонуватися закладами вищої освіти до вивчення англійською мовою, запропоновано рівномірне інтервальне розподілення за кластерами рівнів інтернаціоналізації ринку освітніх послуг закладів вищої освіти від 0% до 100% наступним чином: 0–24,99% – низький рівень інтернаціоналізації ринку освітніх послуг закладів вищої освіти (кластер 1); 25–49,99% – помірний рівень інтернаціоналізації ринку освітніх послуг закладів вищої освіти (кластер 2); 50–74,99% – середній рівень інтернаціоналізації ринку освітніх послуг закладів вищої освіти (кластер 3); 75–100% – високий рівень інтернаціоналізації ринку освітніх послуг закладів вищої освіти (кластер 4). ***Практична***

значущість: результати здійсненого кластерно-картографічного аналізу ринку освітніх послуг закладів вищої освіти України дозволяють ідентифікувати «вузькі місця» в національній системі вищої освіти в контексті забезпечення активізації інтернаціоналізаційних процесів.

Ключові слова: інтернаціоналізація; заклад вищої освіти; галузь знань; освітня програма; кластерно-картографічний аналіз; ринок освітніх послуг.

UDC 332.1: 378; JEL Classification: C 38 : I 23

Shevchenko I., Tsema V. CLUSTER AND CARTOGRAPHIC ANALYSIS OF THE EDUCATIONAL SERVICES MARKET OF THE HIGHER EDUCATION INSTITUTIONS OF UKRAINE ACCORDING TO THE CRITERION OF INTERNATIONALIZATION

Purpose: carrying out the cluster and cartographic analysis of the educational services market of the higher education institutions of Ukraine according to the criterion of internationalization. ***Methodology of research:*** analysis and synthesis method, system approach, generalization method, comparison method, cluster analysis, cartographic method, graphic method. ***Findings:*** methodological tools for the cluster and cartographic analysis of the educational services market of the higher education institutions according to the criterion of internationalization are proposed and tested (on the example of Ukraine). It was revealed that currently the only one branch of knowledge on the educational services market of the higher education institutions of Ukraine, which is characterized by an average level of internationalization (cluster 3), is a branch of knowledge 21 “Veterinary medicine”. A moderate level of internationalization (cluster 2) of the educational services market of the higher education institutions of Ukraine, is observed in such fields of knowledge as 13 “Mechanical engineering”, 14 “Electrical engineering”, 16 “Chemical and bioengineering”, 22 “Health care”, 12 “Information technologies”, 17 “Electronics and telecommunications”, 03 “Humanities”, 06 “Journalism”, 11 “Mathematics and statistics”, 19 “Architecture and construction”, 08 “Law”, 27 “Transport”. The low level of internationalization (cluster 1) of the educational services market of the higher education institutions of Ukraine occurs in the following fields of knowledge: 01 “Education/Pedagogy”, 07 “Management and administration”, 10 “Natural sciences”, 20 “Agrarian sciences and food”, 02 “Culture and art”, 05 “Social and behavioral sciences”, 15 “Automation and instrument engineering”, 18 “Manufacturing and technologies”, 04 “Theology”, 09 “Biology”, 23 “Social work”, 24 “Service sphere”. ***Originality:*** it is proposed to evaluate the level of internationalization of the educational services market of the higher education institutions as a ratio (in percentage terms) of the number of higher education institutions that offer English-language educational programs to the total number of higher education institutions that offer educational programs (by fields of knowledge). Taking as a benchmark the situation when all educational programs in the field of knowledge can be offered by higher education institutions for study in English, an even interval distribution by clusters of levels of internationalization of

the educational services market of the higher education institutions from 0% to 100% is proposed as follows: 0–24.99% – a low level of internationalization of the educational services market of the higher education institutions (cluster 1); 25–49.99% – a moderate level of internationalization of the educational services market of the higher education institutions (cluster 2); 50–74.99% – an average level of internationalization of the educational services market of the higher education institutions (cluster 3); 75–100% – a high level of internationalization of the educational services market of the higher education institutions (cluster 4). ***Practical value:*** the results of the carried out cluster and cartographic analysis of the educational services market of the higher education institutions of Ukraine make it possible to identify "bottlenecks" in the national system of higher education in the context of ensuring the activation of internationalization processes.

Key words: internationalization; higher education institution; field of knowledge; educational program; cluster and cartographic analysis; educational services market.

Відомості про авторів / About the Authors

Шевченко Інна Юріївна – доктор економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, декан факультету управління та бізнесу, професор кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: shevchenko.khnadu@gmail.com; ORCID ID: https://orcid.org/0000-0003-0758-9244. Моб. (066) 187-28-30.

Shevchenko Inna – Dr.Sc. in Economics, Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Dean of the Faculty of Management and Business, Professor of the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

Цема Валерія Євгеніївна – здобувач вищої освіти, Харківський національний автомобільно-дорожній університет; ORCID ID: https://orcid.org/0000-0002-0187-2041; e-mail: vtsema15.01@gmail.com. Моб. (098) 089-15-30.

Tsema Valeriia – applicant for higher education, Kharkiv National Automobile and Highway University, Kharkiv, Ukraine.

УДК 378:331 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.123
JEL Classification: A22

ІНТЕРАКТИВНІ ОНЛАЙН ДОШКИ ЯК ЗАСІБ АКТИВІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНІСНОГО ПІДХОДУ У ПІДГОТОВЦІ ФАХІВЦІВ ЕКОНОМІЧНИХ І ТЕХНІЧНИХ СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ

Деділова Т. В., канд. екон. наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
Кононенко Я.В., канд. екон. наук, доцент
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
Андрух С.Л., канд. тех. наук, ст. викладач
Сумський національний аграрний університет

Постановка проблеми. Сьогодні все частіше викладачі закладів вищої освіти впроваджують прогресивні форми і методи організації навчального процесу, засновані на діяльнісному підході. Налагодження комунікацій вимагає від суб'єктів такої діяльності здійснювати пошук ефективних сучасних способів та інструментів інтерактивного навчання, які є елементами організаційного забезпечення активної взаємодії здобувачів вищої освіти і викладачів в освітньому процесі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням дослідження онлайн інструментів інтерактивного навчання присвячено наукові праці таких вітчизняних теоретиків та практиків, як Гладун М., Сабліна М. [1], Пінтійська О. [2], Ганашок А.І. [3], Хміль Н., Кисельова О. [4], Лабудько С. [5] та ін.

Невирішені складові загальної проблеми. Аналіз зазначених публікацій вказав на наявність методичних розробок з використання інтерактивних онлайн дощок в навчальному процесі переважно для закладів загальної освіти, передвищої (фахової) та професійної освіти. Водночас, питанню використання такого інструменту в освітній практиці ЗВО України, що готують фахівців економічних і технічних спеціальностей, приділяється недостатньо уваги.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є обґрунтування актуальності застосування інтерактивних онлайн дощок як засобу реалізації діяльнісного компоненту навчального процесу задля підвищення ефективності дистанційного навчання здобувачів економічних і технічних спеціальностей.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до «Положення про дистанційне навчання», затверджене Наказом МОН України № 466 від 25.04.2013 (чинна редакція від 2020 року) під дистанційним навчанням розуміється «індивідуалізований процес набуття знань, умінь, навичок і способів пізнавальної діяльності людини, який відбувається в основному за опосередкованої взаємодії віддалених один від одного учасників навчального процесу у спеціалізованому середовищі, яке функціонує на базі сучасних психолого-педагогічних та інформаційно-комунікаційних технологій» [6].

Спираючись на дане визначення та основну його організаційну функцію,

дистанційне навчання представляє собою технологією, що бере за підґрунтя сучасні комп'ютерні й телекомунікаційні технології й декларує принцип відкритого навчання. Його головними завданнями є формування здатності цілеспрямовано та в повному обсязі оволодівати знаннями й набувати підприємницьких компетентностей, необхідних здобувачу вищої освіти. Створення відповідного освітнього середовища для дистанційного формату отримання навичок, знань та вмінь вимагає від учасників освітнього процесу налагодження активних комунікацій, пошуку необхідної інформації та подальшої обробки даних, застосування способів та засобів візуалізації навчальних матеріалів та результатів взаємодії його суб'єктів. Отже, актуальною на сьогодні проблемою є пошук максимально ефективних освітніх технологій та інструментів, здатних спростити складнощі реалізації означених вище процесів.

Одним із таких інструментів може слугувати інтерактивна онлайн дошка (електронна дошка, стіна), що технічно представляє собою хмарне середовище для розміщення дидактичних матеріалів для лекційних та практичних занять, а також надає можливість взаємодії суб'єктів освіти в площині постачання навчального матеріалу, вибудовування комунікації.

За її допомогою можна візуалізувати презентаційні матеріали, інтерактивні завдання, текстові документи, відеоматеріали, а також в режимі онлайн надавати матеріал за прикладом аудиторної стаціонарної дошки. До переваг її використання також можна віднести можливість здобувачів вищої освіти користуватися нею не тільки під час занять, але й в будь-який зручний для них час, що особливо важливо в умовах воєнного стану, коли є ймовірність неможливості роботи в синхронному з викладачем режимі через технічні проблеми з доступом до мережі Інтернет або необхідністю перебування в укритті задля особистої безпеки суб'єктів.

Що стосується переваг застосування інтерактивних онлайн дощок в професійній діяльності педагогічних працівників та навчальній діяльності здобувачів вищої освіти, що навчаються на економічних і технічних спеціальностях, то напрями використання ними онлайн дощок наведено на рис. 1. Крім того, на рис. 1 схематично зазначено вплив такого використання на ефективність дистанційного навчання та якість освіти.

Згідно з [7], також основними перевагами використання онлайн дощок в навчальному процесі ЗВО є наступні: сприяння розвитку особистої рефлексії; становлення активної власної позиції здобувача в навчальному процесі; розвиток навичок інтерактивного спілкування; прийняття моральних норм поведінки і правил спільної діяльності; підвищення пізнавальної активності у процесі навчання; формування навчальної групи як групової спільноти для отримання знань; підвищення пізнавального інтересу до сучасних технологій; оволодіння навичками аналізу отриманих знань, синтезу нових знань та самоаналізу; підготовка нестандартного відношення до організації навчального процесу; формування мотиваційної готовності до міжособистісної взаємодії у

формальних та неформальних ситуаціях. Крім того, використання наочних інтерактивних онлайн засобів робить процес навчання більш доступним, а навчальний матеріал більш легким для засвоєння, що особливо актуально для дистанційних занять.

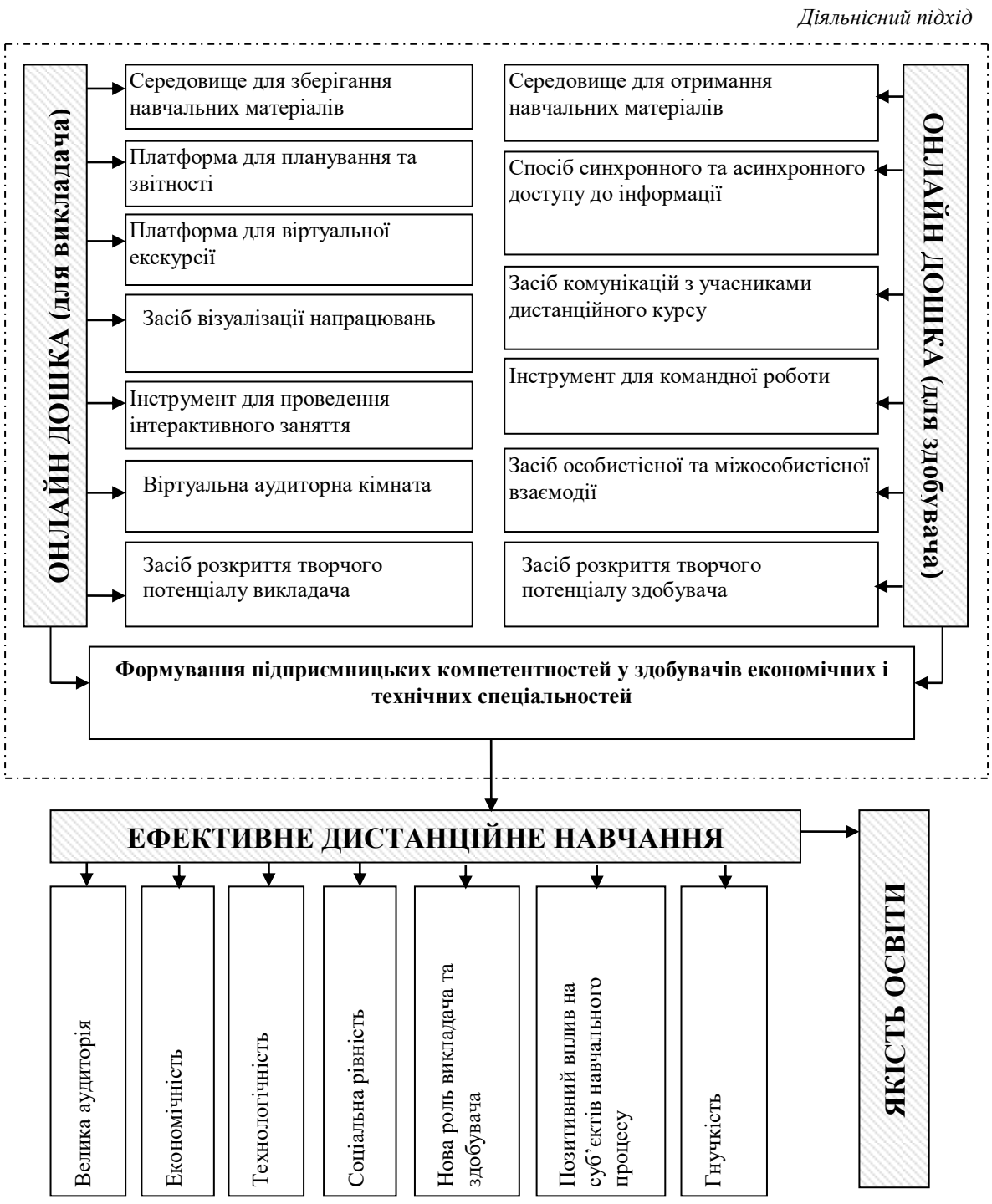

Рис. 1. Механізм впливу використання онлайн дошки на ефективність дистанційного навчання здобувачів економічних і технічних спеціальностей

Джерело: побудовано авторами

Водночас, застосування такого інструменту дистанційної роботи вимагає від викладача оволодіння технічними засобами переробки й надання традиційних наочних матеріалів лекційних та практичних занять, які повинні перетворитися на динамічні, мультимедійні та/або інтерактивні елементи освітнього процесу. В цілому, інтерактивні онлайн дошки, безумовно, є зручними і корисними як для викладачів, так й для здобувачів вищої освіти, а їх використання рекомендоване для організаційного забезпечення навчального процесу в дистанційному режимі.

Аналізуючи практику їх використання у ЗВО, що готують фахівців технічних та економічних спеціальностей, цікавими є наступні засоби комп'ютерної візуалізації навчальної інформації з використанням хмарних технологій (табл. 1). Порівняльний аналіз сучасних інтерактивних онлайн дощок зазначив їх переваги і особливості, однак, наданий до аналізу перелік не повний, а є лише спробою характеристики найбільш застосованих з них у ЗВО та таких, що надаються на безоплатній основі.

Таблиця 1

Загальна характеристика інтерактивних онлайн дощок

Назва	Характеристика	Умови
1	2	3
Twiddla	Забезпечує: повноцінне розміщення тексту, ілюстрацій, математичних формул; вбудовування документів, віджетів і html-коду; спілкування за допомогою чату та звуку; має геометричні параметри. Надає можливість спільного перегляду веб-сайтів в режимі онлайн. Візуально привабливий і інтуїтивно зрозумілий інтерфейс. Реєстрація не потрібна: посилання на робочій простір генерується сайтом, можна ним ділитися з аудиторією. Аудиторія може спільно коментувати текст, виділяти об’єкти.	Умовно безкоштовна інтерактивна онлайн дошка.
Classroom-screen	Користування дошкою безкоштовне. Працювати в додатку можна через браузер, що забезпечує: вибір фону, використання не тільки білої дошки, а й повноцінних зображень, які можна завантажити з комп'ютера; можливість вводу в текстове поле інструкцій до завдань; можливість обирати мову; наявність таймера – можна встановити певний час для вирішення конкретного завдання; наявність світлофору: студент може натиснути на червоний колір, якщо йому потрібна допомога, а викладач може включати зелений, щоб показати початок роботи, а червоний – кінець; наявність режиму малювання – для зображення можна використовувати ділянку дошки або всю її площу; можливість встановлення дозволеного рівня шуму на занятті: тиша, можливий шепіт, запитати сусіда і спільна робота.	Умовно безкоштовна інтерактивна онлайн дошка.

Продовження табл. 1

1	2	3
Linoit	Безкоштовний сервіс, функціонує в режимі он-лайн та має можливість спільного використання. Надає можливості для колективної роботи аудиторії під час заняття та поза ним, дозволяє розміщувати стікери з необхідними записами, зображеннями (фото), відео, посиланнями на файли різних форматів. За допомогою неї можна: розміщувати посилання на різні веб-ресурси; писати певні правила та текст; розміщувати файли різних форматів, тестові завдання, алгоритми роботи; додавати ілюстрації, рисунки, фото; розміщувати різноманітні тренажери та інтерактивні вправи. Увесь матеріал до заняття можна розмістити на одному полотні.	Безкоштовна інтерактивна онлайн дошка.
Padlet	Поширений і легкий у користуванні інтернет-сервіс, який не обмежує користувача в кількості створюваних дощок, підтримує кирилицю, одночасно можуть створювати повідомлення кілька користувачів, відображення новостворених матеріалів – миттєве. До стікерів можна додавати графічні зображення, фото, відео, аудіо, зображення, файли різного формату (Word, PDF, Exel, Pover Point), будь-які посилання на інші ресурси. Сервіс дає можливість налаштовувати різні рівні приватності (приватна дошка, заповнювати яку може тільки її адміністратор; стіна може модеруватися кількома учасниками; доступ для читання і редагування буде відкритий усім користувачам). Працює на всіх пристроях (мобільних, планшетах, нетбуках). Дошку можна вбудувати у блог, сайт, на будь-який ресурс, де можна застосувати html-код.	Умовно безкоштовна інтерактивна онлайн дошка.
Google Jamboard	Дозволяє демонструвати ключову інформацію під час заняття в Zoom, Moodle, Google Meet та ін., а також одночасно взаємодіяти з усією аудиторією чи окремою групою студентів у режимі реального часу. Є добіркою максимум з 20-ти сторінок-слайдів фіксованого розміру. Має зручний функціонал: фіксує ідеї за допомогою різнокольорових стікерів; дає можливість створювати записи та малювати за допомогою набору функцій, у т.ч. з допомогою розпізнання рукописного тексту і перетворення його у друкований; здійснювати опитування з використанням спеціальних шаблонів; завантажувати зображення та текст із Google Диску; приєднуватись як за допомогою комп'ютера, так і зі звичайного смартфона (додатки Android чи iOS); привертати увагу за допомогою інструменту «лазерна вказівка»; змінювати фон робочої поверхні, у т.ч. завантажувати окремі шаблони для роботи; зберігати усі напрацювання на Google Диску кожного учасника; експортувати проєкти у PDF чи PNG; інтегрувати віртуальну дошку з Google Classroom. Окремо можна ділитися з аудиторією посиланням на онлайн дошку.	Безкоштовна інтерактивна онлайн дошка.

Джерело: побудовано авторами

Наведені в табл. 1 порівняльні характеристики інтерактивних онлайн дощок дозволяють реалізовувати наступні етапи навчального спілкування:

1) формулювання цілей заняття (навчальних, практичних, розвиваючих);

2) організація робочого місця (забезпечення вільного доступу усіх учасників навчального процесу до дошки);

3) розподіл ролей спостерігача або редактора між здобувачами освіти відповідно до їх функцій та здібностей;

4) інформування про завдання та його очікувані результати (інструкції, процедура оцінювання, зв'язок завдання з навчальним матеріалом заняття);

5) відслідковування ходу заняття та спільної діяльності здобувачів освіти;

6) мотивування здобувачів до активної участі у процесі досягнення мети заняття;

7) встановлення зворотного зв'язку (спільне обговорення виконаного завдання та ефективності взаємодії здобувачів, встановлення напрямів її вдосконалення).

Крім того, в результаті аналізу було встановлено, що деякі дошки надають функції, спрямовані тільки на один вид командної взаємодії, і не враховують мультизадачність процесу дистанційного навчання. Водночас, до переваг користування можна віднести їх зручний інтерфейс і налаштування параметрів конфіденційності.

Висновки з проведеного дослідження. Організаційний аспект навчання здобувачів вищої освіти економічних і технічних спеціальностей на засадах діяльнісного підходу, що враховує використання інноваційних педагогічних технології та інтерактивних онлайн дощок, дозволяє якісно надавати освітню послугу, а також сприяє набуттю ними підприємницьких компетентностей. Викладач має право самостійно обирати спосіб взаємодії із здобувачами під час дистанційного навчання, керуючись власним досвідом застосування у професійній діяльності різновидів інтерактивних дощок і вмінням створювати якісний освітній контент. Отже, визначальним є їх відповідність потребам суб’єктів навчального процесу та якість такого сервісу.

Діяльнісний підхід в межах окресленого механізму впливу використання онлайн дошки в навчальному процесі на ефективність дистанційного навчання опосередковано проявляється в розвитку форм мислення здобувачів та їх творчих здібностей, налагодженні командної роботи, активізації комунікаційної взаємодії учасників з урахуванням мінливості та динаміки сучасного освітнього середовища.

Перелік посилань

1. Гладун М.А., Сабліна М.А. Сучасні онлайн інструменти інтерактивного навчання як технологія співробітництва. *Електронне наукове фахове видання “Відкрите освітнє е-середовище сучасного університету”*. 2018. №4 2018. С. 33-43. DOI: https://doi.org/10.28925/2414-0325.2018.4.3343.

2. Пінтійська О. Використання онлайн-дошки Padlet в навчальному процесі. URL : http://surl.li/cdzxi (дата звернення: 06.06.2022).

3. Ганашок А.І. Інтерактивна дошка як засіб підвищення пізнавальної активності й ефективності навчання на уроках інформатики. *Інформаційні технології і засоби навчання*. 2016. Том 51. №1. С. 21-35.

4. Хміль Н., Кисельова О. Формування у майбутніх учителів навичок використання інтерактивних дошок в освітньому процесі. *Наукові записки. Серія: Проблеми методики фізико-математичної і технологічної освіти*. 2015. Вип. 7. С. 95-100. URL : http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe? C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN &IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/nz_pmfm_2015_7(2)__ 19.pdf (дата звернення: 06.06.2022).

5. Лабудько С. Інтерактивні дошки: методичні прийоми використання у навчально-виховному процесі. URL: http://surl.li/ceaax (дата звернення: 06.06.2022).

6. Про затвердження Положення про дистанційне навчання: Наказ Міністерства освіти і науки України від 25.04.2013 № 466 (зі змінами та доповненнями). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0703-13#top (дата звернення: 04.06.2022).

7. Мандрона М., Сташевський З., Буряк Н. Використання інтерактивних дощок для підвищення ефективності організації навчального процесу. *Lviv Polytechnic National University Institutional Repository*: веб-сайт. URL: https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2019/mar/15851/16-78-82.pdf (дата звернення: 04.06.2022).

8. Смирнова І.О. Он-лайн-дошка в освітньому процесі: методичні рекомендації. Суми, 2018. 30 с.

9. 12 інтерактивних онлайн-дошок для дистанційного навчання та спільної роботи. *Освіта нова*: веб-сайт. URL: https://osvitanova.com.ua/posts/4181-12-interaktyvnykh-onlain-doshok-dlia-dystantsiinoho-navchannia-ta-spilnoi-roboty (дата звернення: 03.06.2022).

10. Google Jamboard: можливості для дистанційного навчання. *Всеосвіта*: веб-сайт. URL: https://vseosvita.ua/news/google-jamboard-mozhlyvosti-dlia-dystantsiinoho-navchannia-36229.html (дата звернення: 03.06.2022).

References

1. Hladun, M.A., Sablina, M.A. (2018). Modern online tools of interactive learning as a cooperation technology [Suchasni onlain instrumenty interaktyvnoho navchannia yak tekhnolohiia spivrobitnytstva], *Electronic scientific publication "Open educational e-environment of a modern university"*, No. 4, P. 33-34. DOI: https://doi.org/10.28925/2414-0325.2018.4.3343.

2. Pintiiska, O. (2019). Using the online Padlet board in the educational process [Vykorystannia onlain-doshky Padlet v navchalnomu protsesi], available at: http://dspace.idgu.edu.ua/xmlui/handle/123456789/908 (last accessed 06.06.2022).

3. Hanashok, A.I. (2016). Interactive whiteboard as a means of increasing

cognitive activity and learning efficiency in computer science classes [Interaktyvna doshka yak zasib pidvyshchennia piznavalnoi aktyvnosti y efektyvnosti navchannia na urokakh informatyky], *Information technologies and learning tools*, No. (51), P. 21-35.

4. Khmil, N., Kyselova, O. (2015). Formation of future teachers' skills in using interactive whiteboards in the educational process [Formuvannia u maibutnikh uchyteliv navychok vykorystannia interaktyvnykh doshok v osvitnomu protsesi], *Scientific notes. Series: Problems of the methodology of physical, mathematical and technological education*, No. 7, P. 95-100.

5. Labudko, S. (2015). Interactive whiteboards: methodical techniques of use in the educational process [Interaktyvni doshky: metodychni pryiomy vykorystannia u navchalno-vykhovnomu protsesi], available at: http://surl.li/ceaax (last accessed 06.06.2022).

6. On the approval of the Regulation on distance learning: Order of the Ministry of Education and Science of Ukraine from April 25, 2013, № 466 [Nakaz Ministerstva osvity i nauky Ukrainy «Pro zatverdzhennia Polozhennia pro dystantsiine navchannia»: vid 25.04.2013 № 466], available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0703-13#top (last accessed 04.06.2022).

7. Mandrona, M., Stashevskyi, Z., Buriak, N. (2013). The use of interactive whiteboards to increase the effectiveness of the educational process organization [Vykorystannia interaktyvnykh doshchok dlia pidvyshchennia efektyvnosti orhanizatsii navchalnoho protsesu], *Lviv Polytechnic National University Institutional Repository*, available at: https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2019/mar/15851/16-78-82.pdf (last accessed 04.06.2022).

8. Smyrnova, I.O. (2018). *On-line whiteboards in the educational process] [On-lain-doshka v osvitnomu protsesi]: methodical guidelines*. Sumy, 30 p.

9. 12 interactive online whiteboards for distance learning and collaboration [12 interaktyvnykh onlain-doshok dlia dystantsiinoho navchannia ta spilnoi roboty], available at: https://osvitanova.com.ua/posts/4181-12-interaktyvnykh-onlain-doshok-dlia-dystantsiinoho-navchannia-ta-spilnoi-roboty (last accessed 03.06.2022).

10. Google Jamboard: opportunities for distance learning [Google Jamboard: mozhlyvosti dlia dystantsiinoho navchannia], available at: https://vseosvita.ua/news/google-jamboard-mozhlyvosti-dlia-dystantsiinoho-navchannia-36229.html (last accessed 03.06.2022).

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 378.331; JEL Classification: A22

Деділова Т.В., Кононенко Я.В., Андрух С.Л. ІНТЕРАКТИВНІ ОНЛАЙН ДОШКИ ЯК ЗАСІБ АКТИВІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНІСНОГО ПІДХОДУ В ДИСТАНЦІЙНОМУ НАВЧАННІ

Мета. обґрунтування актуальності застосування інтерактивних онлайн дощок як засобу реалізації діяльнісного компоненту навчального процесу задля підвищення ефективності дистанційного навчання. ***Методика дослідження.*** Теоретичною і методологічною основою дослідження є праці провідних вітчизняних і зарубіжних науковців, присвячені розгляду інструментів інтерактивного навчання. В роботі використано метод теоретичного узагальнення; системний підхід; метод аналізу і синтезу. ***Результати.*** За результатами дослідження вказано на наявність методичних розробок щодо використання інтерактивних онлайн дощок в навчальному процесі переважно для закладів загальної освіти, передвищої (фахової) та професійної освіти. Окреслено проблему необхідності активізації застосування інтерактивних онлайн дощок у закладах вищої освіти на засадах діяльнісного підходу. В роботі інтерактивна онлайн дошка (електронна дошка, стіна) розглядається як програмний SaaS засіб – хмарне середовище для розміщення дидактичних матеріалів для лекційних та практичних занять, яке надає можливість взаємодії викладача та здобувачів освіти в площині постачання навчального матеріалу та вибудовування комунікації. Окремо зазначено етапи навчального спілкування, опосередковані впровадженням онлайн дощок в начальному процесі, зокрема формулювання цілей заняття, організація робочого місця, розподіл ролей учасників, відслідковування ходу заняття, мотивування здобувачів, встановлення зворотного зв'язку. Вказано на доцільність самостійного вибору викладачем виду інтерактивної онлайн дошки для проведення занять та взаємодії із здобувачами, виходячи з досвіду їх застосування та вміння створювати освітній контент. ***Наукова новизна.*** Запропоновано механізм впливу використання онлайн дошки в навчальному процесі на ефективність дистанційного навчання, в межах якого окреслено блоки впливу її суб’єктів на якість вищої освіти в цілому, а також розкрито зміст ефективного дистанційного навчання. ***Практична значущість.*** Надано загальну характеристику безкоштовних інтерактивних онлайн дощок (Twiddla, Classroom-screen, Padlet, Linoit, Google Jamboard), рекомендованих для ЗВО, та проведено їх порівняльний аналіз за основними функціональними напрямками.

Ключові слова: дистанційне навчання; навчальний процес; онлайн дошка; інтерактивна дошка; діяльнісний підхід; якість освіти.

UDK 378.331; JEL Classification: A22

Dedilova T., Kononenko Y., Andruh S. INTERACTIVE ONLINE WHITEBOARD AS A TOOL OF ACTIVATING THE ACTIVITY APPROACH IN DISTANCE LEARNING

Purpose. The purpose of the study is to justify the relevance of interactive online boards using as a means of implementing the activity component of the educational process in order to increase the effectiveness of distance learning. ***Methodology of research.*** The theoretical and methodological bases of the study were the works of leading domestic and foreign scientists devoted to the consideration of interactive learning tools. ***Findings.*** According to the results of the research, it has indicated the presence of methodical developments regarding to the using of interactive online whiteboards in the educational process, mainly for institutions of general education, pre-higher (professional) and professional education. The problem of the need to intensify the use of interactive online boards in institutions of higher education based on the activity approach has headlined. In the article, an interactive online whiteboard (electronic blackboard, wall) has considered as a SaaS tool – a cloud environment for placing didactic materials for lectures and practical classes, which provides an opportunity for interaction between the teacher and students of education in the field of supplying educational material and communication. The stages of educational communication, which mediated by the introduction of online whiteboards in the educational process, were separately indicated. These are particular formulating the goals of the class, organizing the workplace, assigning the roles of participants, monitoring the course of the class, motivating students, establishing feedback. The expediency of the teacher's independent choice of the type of interactive online whiteboards for conducting classes and interacting with students, based on the experience of using them and the ability to create educational content, has indicated. ***Originality.*** The online whiteboards in the educational process, mainly for institutions of general education, in the educational process influence mechanism on the effectiveness distance learning has been proposed. It consists of the subjects influence blocks on the quality of higher education as a whole are developed. Also in this mechanism content of effective distance learning has revealed. ***Practical value***. A general description of free interactive online whiteboards (Twiddla, Classroom-screen, Padlet, Linoit, Google Jamboard) was recommended for their providing in higher education. In article their comparative analysis by main functional areas was carried out.

Keywords: distance learning; educational process; online whiteboard; interactive whiteboard; activity approach; educational quality.

Відомості про авторів / About the Authors

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.

Dedilova Tetiana – Candidate of Science (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

Кононенко Яна Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, доцент кафедри економіки та менеджменту, м. Харків, Україна; e-mail: yana.kononenko@gmail.com; ORCID: https://orcid.org/0000-0002-9708-7215. Моб. (066) 914-78-37.

Kononenko Yana – PhD in Economics, Associate Professor, V. N. Karazin Kharkiv National University, Associate Professor of Department of Economics and Management, Kharkiv, Ukraine.

Андрух Сергій Леонідович – кандидат технічних наук, Сумський національний аграрний університет, старший викладач кафедри архітектури та інженерних вишукувань, м. Суми, Україна; e-mail: sl_a@ukr.net; ORCID: https://orcid.org/0000-0001-5041-885X. Моб. (050) 997-27-58.

Andruh Serhiy – Candidate of Technical Sciences, Sumy National Agrarian University, Senior lecturer of the Department of Architecture and Engineering Research, Sumy, Ukraine.

УДК 334.78: 656.072 **DOI:** https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.134
JEL Classification: G 340 : R 410

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОБУСНИХ СТАНЦІЙ

Дмитрієв І.А., д-р екон. наук, професор
Дмитрієва О.І., д-р екон. наук, професор
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Пасажирський транспорт є невід'ємною складовою загальної транспортної системи держави, який забезпечує потреби населення у перевезеннях. Саме автомобільний пасажирський транспорт наразі став артерією, яка з'єднує всю територію України в умовах відсутності повітряного транспорту, нестабільності залізничного, зупинки морського транспорту. З розвитком ринкових відносин підприємства пасажирського автомобільного транспорту опинилися у кризовій ситуації, наслідки якої ми можемо відчувати наразі. З одного боку, зношений парк рухомого складу, застаріла виробничо-технічна база, з іншого боку, велика питома вага пільгового контингенту, недостатня державна підтримка поставили підприємства пасажирського транспорту в критичні умови.

Пасажирські автобусні станції є складовою загальної системи пасажирського автомобільного транспорту, виконуючи функції реалізації квитків, інформаційного та побутового обслуговування пасажирів, які здійснюють міжміські, міжнародні та приміські перевезення.

Одночасно клієнтами пасажирських автобусних станцій є як експлуатаційні підприємства пасажирського транспорту, так і окремі перевізники пасажирів. Розвиток ринкових взаємозв'язків докорінно змінило взаємовідносини між перевізниками та пасажирськими автостанціями, з рівноправних партнерів з організації перевезень пасажирів вони перетворилися на «виробника» та «споживача» послуг. Пасажирські автобусні станції стали свіжою ланкою, вірніше посередником між автотранспортними підприємствами та пасажирами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Економічні питання розвитку пасажирських перевезень розглянуто багатьма вченими та дослідниками, такими як Дмитрієв І.А., Шевченко І.Ю., Дмитрієва О.І [1-5], Овчар П.А. [6],. Маковоз О. В., Рубан В.В. [7], Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. [8], Кальченко О. [9,10], Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. [11], Крихтіна Ю.О. [12] та іншими.

Деякі автори розглядають проблеми розвитку та функціонування транспортної галузі в цілому. Так у роботах [9, 10] авторами визначена позиція транспортної галузі в розвитку національної економіки, досліджено особливості та сучасні тенденції функціонування транспортного комплексу України за останні роки. У дослідженні визначено основні проблеми

транспортної сфери в умовах сьогоденних викликів, сформульовано заходи щодо забезпечення подальшого розвитку вітчизняного транспортного комплексу на сучасному етапі [9, С. 99].

Також в цілому досліджується транспортна система України у роботі [11] Авторами розроблено алгоритм комплексного інтегрального оцінювання розвитку транспортної системи в Україні, проведено аналіз базових статистичних показників для дослідження сучасного стану та перспектив розвитку транспортної системи.

Автор [12] у своєму дослідженні проводить аналіз державної політики щодо підвищення конкурентоспроможності національної транспортної галузі. У роботі визначено напрями формування та реалізації державної політики для вирішення існуючих проблем та суперечностей розвитку транспортної галузі України.

У роботі [8] авторами досліджено сучасний стан та виявлено проблеми функціонування транспортного комплексу України, які гальмують його розвиток. У дослідженні значну увагу приділено питанням стабілізації та оптимізації функціонування транспортного комплексу за рахунок конкурентних переваг і потенційних можливостей.

Деякі автори підходять до вирішення цієї проблеми по конкретним видам транспорту. Так дослідниками [7] проведено аналіз основних проблемних питань, що стримують належний розвиток процесу залізничних пасажирських перевезень. В роботі зазначено основні негативні факторі, що впливають на цей процес - питання перехресного фінансування та організації пасажирських перевезень.

Авторами [3] розглянуті методичні аспекти формування виробничих об’єднань підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту; виявлено основні умови, за якими формування виробничого об’єднання підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту є економічно доцільним.

У дослідженні [6] автором проведено аналіз автомобільного транспорту як системи, обґрунтовано комплекс пріоритетних позитивних чинників розвитку автомобільного транспорту. Особливої уваги заслуговує організаційна модель пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні, відповідно до якої автомобільний транспорт можна представити як складну динамічну систему, що складається з інфраструктурних об’єктів, автотранспортних підприємств та інших структурних елементів організації пасажирських перевезень і пов’язані з потребами у транспортуванні, фінансовими й людськими ресурсами, техніко-екологічними вимогами, соціально-економічними й правовими аспектами, дотриманням високого рівня безпеки [6, С. 78].

Як бачимо з аналізу дослідженню економічних проблем розвитку та функціонування транспортного комплексу приділено достатньо уваги, але

питанням планування, організації, управління роботою пасажирських автостанцій значно менше.

Невирішені складові загальної проблеми. Незважаючи на вагомий внесок у дослідження розвитку та функціонування підприємств пасажирського транспорту багатьма вченими та високу актуальність визначеного питання, слід зазначити, що певні питання стосовно тенденцій розвитку, перешкод та можливостей їх діяльності в Україні залишаються актуальними і потребують більш детального вивчення. Таким чином дослідження економічних проблем розвитку та функціонування пасажирських автобусних станцій є актуальними, практично значущими та затребуваними.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження економічних проблем розвитку та функціонування пасажирських автостанцій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Початковим етапом цих досліджень є виявлення місця та ролі пасажирських автобусних станцій у загальній системі пасажирських перевезень (тобто встановлення та формування їх місії). Для цього з позицій системного підходу розглянемо діяльність автостанцій (рис. 1).

Рис. 1. Модель діяльності пасажирських автобусних станцій з позиції системного підходу

Джерело: побудовано авторами

Автобусні станції є частиною загальної системи пасажирських перевезень, складовими елементами якої є пасажирські перевезення з усіх видів транспорту та сполучень. Підприємства різних видів транспорту, з одного боку, покликані вирішувати важливе державне соціально-економічне завдання найповнішого та якісного задоволення потреб населення у пасажирських

перевезеннях. Але з іншого боку, є учасниками ринку, вони стають конкурентами. Таким чином, вони мають вирішувати одне спільне завдання, але з іншого боку їх економічні інтереси не збігаються.

Різні функції та ролі виконують на різних видах транспорту пасажирські автобусні станції (АС), залізничні вокзали, аеропорти, річкові та морські порти та вокзали. Загальна мета вимагає узгодження їх робіт, наприклад, погодження розкладу руху літаків, поїздів, теплоходів, автобусів. Вузькі економічні інтереси рухають на охоплення пасажиропотоків, збільшення частки ринку за рахунок конкурентів. Узгодження інтересів усіх учасників ринку пасажирських перевезень має бути компетенцією державного регулювання ринку транспортних послуг.

Якщо ж розглядати лише підсистему пасажирського автомобільного транспорту в міжміському сполученні, то до складу такої підсистеми входять пасажирські автостанції, експлуатаційні автотранспортні підприємства (АТП) (перевізники), інші підприємства, які надають різні види послуг пасажирам, переважно побутові. У цій системі головними елементами є АТП та АС. Перевізники надають рухомий склад, здійснюють пересування пасажирів між населеними пунктами. Автостанції є організаторами перевезень пасажирів – формують маршрутну мережу; розклад руху автобусів, продаж квитків, організовують обслуговування пасажирів безпосередньо на автостанції. Взаємини між цими двома учасниками транспортного процесу покликані забезпечити одне завдання які завжди однозначні.

Розвиток ринкових відносин протиставив їх інтереси, що змусило їх переглядати виконувані функції. Це призвело до того, що частина перевізників відмовились від послуг автостанцій з реалізації квитків, а АС почали придбавати рухомий склад і самі виконують перевізні функції і в результаті страждає пасажир. Тому дослідження та вдосконалення механізму взаємовідносин між автостанцій та іншими учасниками ринку є найважливішою проблемою.

Будь-яке підприємство може розглядатися як система, що складається з окремих підсистем, як підсистема більшої загальної системи. Тому одні й самі чинники розглядаються як чинники зовнішнього, так і внутрішнього впливу (рис. 2).

Автобусні станції як частина системи можуть розглядатися як велика система, що складається з елементів. Вивчення внутрішніх рушійних сил автостанцій, формування економічних показників, управління ефективними використанням ресурсів, розробка системи управління якістю обслуговування пасажирів на автостанціях – це наступний напрямок досліджень, який зараз є досить актуальним, враховуючи клієнторієнтований підхід.

Пасажирські автобусні станції організуються у містах, населених пунктах та на трасах автомобільних доріг з основними завданнями:

– прийом та відправлення автобусів;

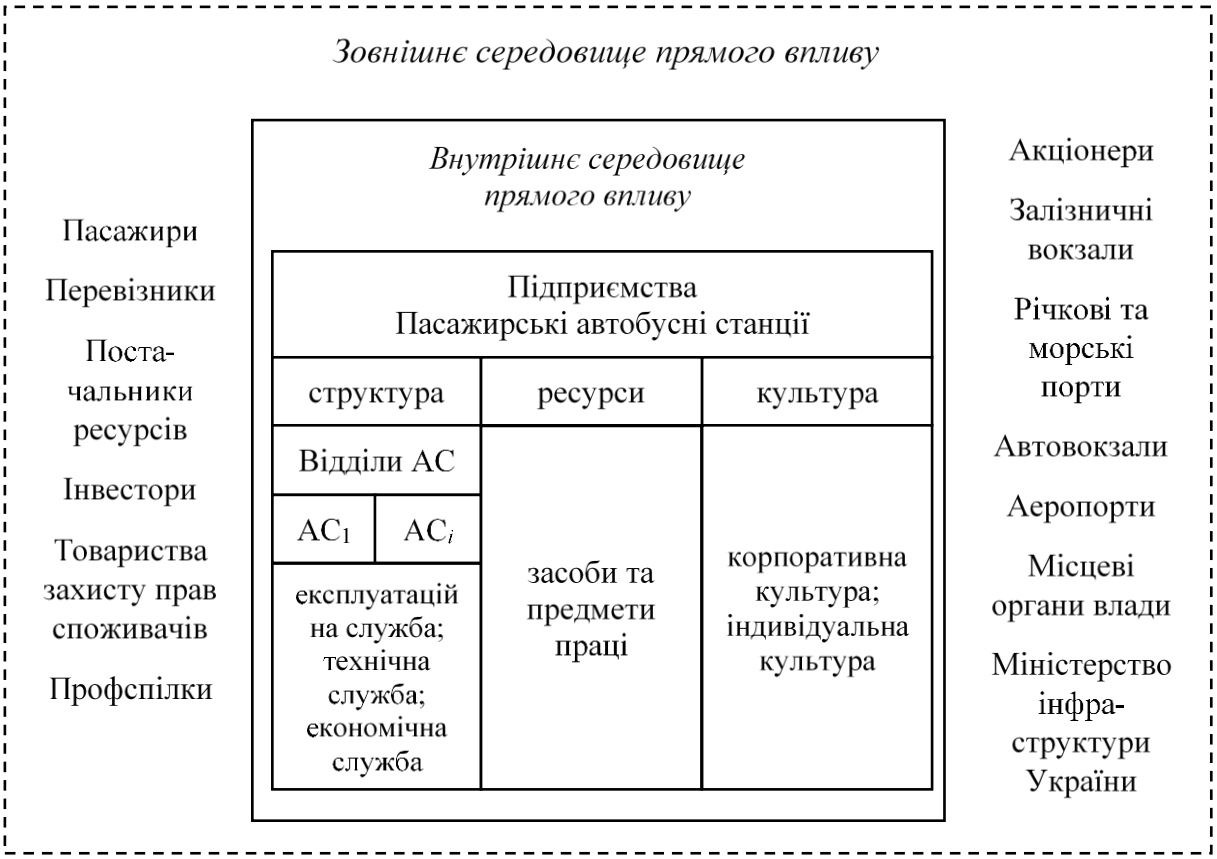

Рис. 1. Модель взаємодії АС із зовнішнім та внутрішнім середовищем

Джерело: побудовано авторами

– оперативне управління автобусним рухом на лініях приміськими, міжміськими та міжнародними сполученнями;

– керівництво роботою легкових таксомоторів у міжміському сполученні;

– забезпечення інструктажем водіїв автобусів та таксомоторів з безпеки руху на маршрутах;

– культурно-побутове обслуговування пасажирів, у тому числі: організація інформаційної служби; організація продажу квитків; організація багажу та ручної поклажі пасажирів; утримання автостанцій та прибирання території.

Висновки з проведеного дослідження. На підставі аналізу теоретичних положень щодо проблем розвитку та функціонування транспортної галузі України виявлено місце та роль пасажирських автостанцій у загальній системі пасажирських перевезень, встановлено їх місію. Розглянуто підсистему пасажирського автомобільного транспорту в міжміському сполученні, визначено, що до її складу входять пасажирські автостанції, експлуатаційні автотранспортні підприємства (АТП) (перевізники), інші підприємства, які

надають різні види послуг пасажирам, переважно побутові. Вивчено внутрішні рушійні сил автостанцій, формування економічних показників, управління ефективними використанням ресурсів, розробка системи управління якістю обслуговування пасажирів. На підставі аналізу діяльності підприємств пасажирського транспорту сформовано модель функціонування автостанцій з позицій системного підходу та модель взаємодії АС із зовнішнім та внутрішнім середовищем.

Перелік посилань

1. Іванілов О.С., Дмитрієв І.А., Шевченко І.Ю. Економіка підприємств автомобільного транспорту: підручник для студентів вищих навчальних закладів. Х.: ФОП Бровін О.В., 2017. 632 с.
2. Шевченко І.Ю. Місце автомобільного транспорту в транспортному комплексі України. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: збірник матеріалів IX Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 85-річчю ХНАДУ, 27 листопада 2015 р. Х.: ФОП Крамаренко Ю.М., 2015. С. 105–106.
3. Дмитрієв І.А., Шевченко І.Ю. Методичні аспекти формування виробничих об’єднань підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. Х.: ХНАДУ. 2015. № 1(8). Т. 1. С. 94–100.
4. Шевченко І.Ю., Дмитрієв І.А., Дмитрієва О.І. Дослідження впливу конструкційних характеристик на продуктивність міських автобусів великого класу. Автомобільний транспорт. 2022. № 50. С. 51–58.
5. Дмитрієва О.І. Методичний підхід до оцінки ефективності функціонування підприємств транспортної інфраструктури. *Економіка транспортного комплексу*. 2020. Вип. 35. С. 122−142.
6. Овчар П.А. Організаційно-управлінські особливості розвитку автомобільного транспорту України. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки.* 2017. Вип. 27. Ч. 1. С. 76 – 80.
7. Маковоз О. В., Рубан В. В. Проблеми розвитку та функціонування підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах та шляхи їх подолання. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. Вип. 43. С. 158-162.
8. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. *Облік і фінанси АПК: освітній портал*. URL: https://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html (дата звернення: 02.10.2022).
9. Кальченко О., Белорус А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2021. Вип. 2(26). С. 99-107.
10. Кальченко О., Ющенко Ю. Ризики і загрози стратегічного планування розвитку міського пасажирського транспорту. *Фінансові*

дослідження. 2019. Вип. 2. URL: https://fr.stu.cn.ua/index.pl?task=contextview&l=ua&id=17 (дата звернення: 02.10.2022).

11. Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. *Економічний простір*. 2014. Вип. 84. С. 89-97. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2014_84_11 (дата звернення: 02.10.2022).

12. Крихтіна Ю.О. Проблеми та суперечності державної політики розвитку транспортної галузі України. Вісник національного університету цивільного захисту України. Серія «Державне управління». 2021. Вип. 1(14). URL: http://repositsc.nuczu.edu.ua/handle/123456789/13265 (дата звернення: 02.10.2022).

References

1. Ivanilov, O. S., Dmytriiev, I. A., Shevchenko, I. Iu. (2017*). Economics of road transport enterprises [Ekonomika pidpryiemstv avtomobilnoho transportu]: textbook for students of higher educational institutions*. Kh.: FOP Brovin O.V. 632 p

2. Shevchenko, I. Iu. (2015). The place of road transport in the transport complex of Ukraine [Mistse avtomobilnoho transportu v transportnomu kompleksi Ukrainy], *Problems and prospects of the development of entrepreneurship: a collection of materials of the 10th International scientific and practical conference dedicated to the 85th anniversary of the Khnadu*, Kh.: FOP Kramarenko Yu.M., P. 105–106.

3. Dmytriiev, I. A., Shevchenko, I. Iu. (2015). Methodical aspects of the formation of production associations of intercity passenger road transport enterprises. [Metodychni aspekty formuvannia vyrobnychykh obiednan pidpryiemstv mizhmiskoho pasazhyrskoho avtomobilnoho transportu], *Problems and prospects of entrepreneurship development*, No. 1(8), Vol. 1, P. 94–100.

4. Shevchenko, I. Iu., Dmytriiev, I. A., Dmytriieva, O. I. (2022). Study of the impact of structural characteristics on the performance of large-class city buses [Doslidzhennia vplyvu konstruktsiinykh kharakterystyk na produktyvnist miskykh avtobusiv velykoho klasu], *Automobile transport*, No. 50, P. 51–58.

5. Dmytriieva, O. I. (2020). A methodical approach to evaluating the efficiency of the functioning of transport infrastructure enterprises [Metodychnyi pidkhid do otsinky efektyvnosti funktsionuvannia pidpryiemstv transportnoi infrastruktury], *Economy of the transport complex*, No. 35, P. 122−142.

6. Ovchar, P. A. (2017). Organizational and managerial features of the development of road transport in Ukraine [Orhanizatsiino-upravlinski osoblyvosti rozvytku avtomobilnoho transportu Ukrainy], S*cientific Bulletin of Kherson State University. Series: Economic Sciences*, No. 27, P. 1, P. 76 – 80.

7. Makovoz, O. V., Ruban, V. V. (2013). Problems of development and functioning of railway transport enterprises in modern conditions and ways to overcome them [Problemy rozvytku ta funktsionuvannia pidpryiemstv zaliznychnoho transportu v suchasnykh umovakh ta shliakhy yikh podolannia], *Herald of the economy of transport and industry*, No. 43, P. 158-162.

8. Tanklevska, N. S., Cherniavska, T. A. (2021). Modern problems of the development of the transport sector of Ukraine [Suchasni problemy rozvytku transportnoho sektoru Ukrainy], *Accounting and finance of agriculture: an educational portal*, available at: https://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html (last accessed 02.10.2022).

9. Kalchenko, O., Belorus, A. (2021). Modern problems of the development of the transport sector of Ukraine [Suchasni problemy rozvytku transportnoho sektoru Ukrainy], *Problems and prospects of economics and management*, No. 2(26), P. 99-107.

10. Kalchenko, O., Yushchenko, Yu. (2019). Risks and threats of strategic planning of the development of urban passenger transport [Ryzyky i zahrozy stratehichnoho planuvannia rozvytku miskoho pasazhyrskoho transportu], *Financial studies*, No. 2, available at: https://fr.stu.cn.ua/index.pl?task=contextview&l=ua&id=17 (last accessed 02.10.2022).

11. Panasenko, N. L., Ivanyk, V. B. (2014). Comprehensive assessment of the transport system and its subsystems in Ukraine [Kompleksna otsinka transportnoi systemy ta yii pidsystem v Ukraini], *Economic space*, No. 84, P. 89-97, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2014_84_11 (last accessed 02.10.2022).

12. Krykhtina, Yu. O. (2021). Problems and contradictions of the state policy of development of the transport industry of Ukraine [Problemy ta superechnosti derzhavnoi polityky rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy], *Bulletin of the National University of Civil Defense of Ukraine. Series "Public Administration"*, No. 1(14), available at: http://repositsc.nuczu.edu.ua/handle/123456789/13265 (last accessed 02.10.2022).

РЕФЕРАТИ ABSTRACTS

УДК 334.78: 656.072; JEL Classification: G 340: R 410

Дмитрієв І.А., Дмитрієва О.І. ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОБУСНИХ СТАНЦІЙ

Мета: дослідження економічних проблем розвитку та функціонування пасажирських автостанцій. Методика дослідження: метод аналізу та синтезу, системний підхід, метод узагальнення. ***Результати:*** У дослідженні виявлено місце та роль пасажирських автостанцій у загальній системі пасажирських перевезень, встановлено їх місію. Визначено, що пасажирські автобусні станції є частиною загальної системи пасажирських перевезень, складовими елементами якої є пасажирські перевезення з усіх видів транспорту та сполучень. У дослідженні розглянуто підсистему пасажирського автомобільного транспорту в міжміському сполученні, визначено, що до її складу входять пасажирські автостанції, експлуатаційні автотранспортні підприємства (АТП) (перевізники), інші підприємства, які надають різні види

послуг пасажирам, переважно побутові. У цій системі головними елементами є АТП та АС. Виявлено, що автостанції як частиною системи, а й можуть розглядатися як велика система, що з складових елементів. Вивчено внутрішні рушійні сил автостанцій, формування економічних показників, управління ефективними використанням ресурсів, розробка системи управління якістю обслуговування пасажирів. Сформовано модель взаємодії АС із зовнішнім та внутрішнім середовищем. Авторами в процесі дослідження визначено основні завдання АС. ***Наукова новизна:*** на підставі аналізу діяльності підприємств пасажирського транспорту сформовано модель функціонування автостанцій з позицій системного підходу та модель взаємодії АС із зовнішнім та внутрішнім середовищем. ***Практична значущість:*** результати дослідження економічних проблем розвитку та функціонування пасажирських автостанцій дає змогу побачити позитивні та негативні тенденціє в цій сфері, що дає змогу підприємствам пасажирського автомобільного транспорту шукати шляхи їх відновлення та розвитку.

Ключові слова: пасажирські автобусні станції; економічні проблеми; зовнішнє середовище; внутрішнє середовищє; модель взаємодії.

UDC 334.78: 656.072; JEL Classification: G 340: R 410

Dmytriiev I.A., Dmytriieva O.I. ECONOMIC PROBLEMS OF DEVELOPMENT AND FUNCTIONING OF PASSENGER BUS STATIONS

Purpose: The purpose was to study the economic problems of development and functioning of passenger bus stations. Research methods: The method of analysis and synthesis, systematic approach, and the method of generalization were used. ***Results:*** The study revealed the place and role of passenger bus stations in the overall system of passenger transportation, established their mission. It was determined that passenger bus stations are part of the overall system of passenger transportation, whose constituent elements are passenger transportation by all modes of transport and communication. The study considered the subsystem of passenger road transport in intercity communication; it was determined that it includes passenger bus stations, operating motor transport enterprises (MTE) (carriers), other enterprises that provide various types of services to passengers, mainly domestic. In this system, MTEs and bus stations are the main elements. It was found that bus stations can be considered not only as a part of the system, but also as a large system composed of constituent elements. The internal driving forces of bus stations, the formation of economic indicators, the management of efficient use of resources, the development of a quality management system for passenger service were studied. The model of interaction of bus stations with external and internal environment was formed. In the course of the study, the authors identified the main tasks of the bus station. ***Scientific novelty:*** Based on the analysis of the activities of passenger transport enterprises, a model of functioning of bus stations in terms of a systematic approach and a model of the interaction of bus stations with the external and internal environment were formed. ***Practical significance:*** The results of research into the economic problems of

passenger bus stations development and functioning allows us to see the positive and negative trends in this area, which enables passenger road transport enterprises to look for the ways of restoring and developing them.

Key words: passenger bus stations; economic problems; environment; internal environment; interaction model.

Відомості про авторів / About the Authors

Дмитрієв Ілля Андрійович – доктор економічних наук, професор, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, проректор з наукової роботи, м. Харків, Україна; e-mail: dmitriev.khnadu@gmail.com; ORCID: https://orcid.org/0000-0001-8693-3706. Моб. (050) 587-97-66.

Dmytriiev Illia – Dr.Sc. in Economics, Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Vice-rector for Scientific Work, Kharkiv, Ukraine.

Дмитрієва Оксана Іллівна – доктор економічних наук, професор, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, завідувачка кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: oksanahnadu@gmail.com; ORCID: https://orcid.org/0000-0001-9314-350X. Моб. (063) 353-79-98.

Dmytriieva Oksana – Dr.Sc. in Economics, Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Head of the Department of Economics and Business, Kharkiv, Ukraine.

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА

Збірник наукових праць
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету
№ 2 (29) – 2022

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

Відповідальна за випуск **Дмитрієва О.І.**

В авторській редакції