

Дніпровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна



Review of transport economics and management

Випуск 4(20)

Виходить 2 рази на рік

Дніпро

2020

УДК 658.5:656.2

ЗАСНОВНИК ТА ВИДАВЕЦЬ:
ДНІПРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

Редакційна колегія:

головний редактор – доктор економічних наук, професор *Л.С. Головкова*заступник головного редактора – доктор економічних наук, професор *В.В. Бобиль*відповідальний секретар – кандидат економічних наук, доцент *Л.О. Добрик*

Члени редакційної колегії:

Артур Козловський (Польща) доктор наук, проф., Ришард Миллер доктор наук, проф., Ихтиар Али Гумро (Пакистан) доктор PhD, проф., Барка М. Зине (Алжир) доктор PhD, проф., Кирил Ангелов (Болгарія) д.е.н., проф., Tomasz Kijek (Польща) д.е.н., проф., В. Л. Дикань д.е.н., проф., З. С. Каира д.е.н., проф., К. Ю. Кононова д.е.н., проф., А. Князевич д.е.н., проф., І. В. Станкевич д.е.н., доц., С.І. Чимшит д.е.н., доц., А. В. Шевяков д.психол.н., проф., В. Г. Шинкаренко д.е.н., проф.

Журнал зареєстровано: Державною реєстраційною службою Міністерства юстиції України. Свідоцтво про реєстрацію серія КВ №23782-13622ПР від 14.02.2019. Відповідно до Наказу Міністерства освіти і науки України від 17.03.2020 № 409 видання включено до Переліку наукових фахових видань України категорія «Б» № 10. Галузь науки – економічна. Журнал зареєстровано в міжнародних каталогах періодичних видань CROSSREF, Index Copernicus Value (ICV) 2019 = 77.71, Open Ukrainian Citation Index (OUCI), Google Scholar, «Україніка наукова», Національна бібліотека України імені В.І. Вернадського, Інституційний репозитарій ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. У каталозі відкритого доступу до наукових ресурсів (ROAD). Друкується за рішенням вченої ради університету від 30.11.2020 протокол № 4.

Видавець Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, м. Дніпро. Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК №1315 від 31.03.2003.

Адреса засновника вул. Лазаряна, 2, кім. 253в, м. Дніпро, Україна,
 та видавця 49010 тел. +380-56-776-59-47, e-mail: remt.diit@gmail.com,
 сайт журналу: <http://pte.diit.edu.ua/>

«Review of transport economics and management». – Дніпро: Дніпровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, 2020. – Вип. 4(20). – 225 с.

УДК 658.5:656.2

У збірнику висвітлено результати наукових досліджень з економічних питань розвитку та реформування соціально-економічних систем, підвищення їх конкурентоспроможності; теоретико-методичні підходи щодо оптимізації управлінських процесів та виробничо-господарської діяльності підприємств; наукові підходи щодо розробки та удосконалення методів і моделей управління в різних сферах діяльності за рубриками: економіка та управління національним господарством, економіка та управління підприємствами транспорту, фінанси та облік, поведінкова економіка, цифрова економіка, математичні та інструментальні методи економіки.

Dnipro National University of Railway Transport
named after Academician V. Lazaryan



Review of transport economics and management

Issue 4(20)

Released 2 times a year

Dnipro

2020

UDC 658.5:656.2

FOUNDER AND PUBLISHER:
DNIPRO NATIONAL UNIVERSITY OF RAILWAY TRANSPORT NAMED AFTER
ACADEMICIAN V. LAZARYAN

Editorial Board:Editor in chief – Doctor of Economic Sciences, professor *L. S. Golovkova*Deputy chief editor – Doctor of Economic Sciences, professor *V. V. Bobyl*Executive secretary – Ph. D. in Economics, docent, *L. A. Dobryk***Members of the Editorial Board:**

Artur Roland Kozlowski (Poland) doctor of sciences, professor, Ryszard K. Miler (Poland) doctor of sciences, professor, Ikhtiar Ali Ghumro (Pakistan) doctor Ph.D., professor, Zine M. Barka (Algeria) doctor Ph.D., professor, Kiril Anguelov (Bulgaria) doctor of economic sciences, professor, Tomasz Kijek (Poland) doctor of sciences, professor, Volodymyr Dykan doctor of economic sciences, professor, Zoia Kaira doctor of economic sciences, professor, Kateryna Kononova doctor of economic sciences, professor, Anna Kniazevych doctor of economic sciences, professor, Iryna Stankevych doctor of economic sciences, associate professor, Serhii Chymshyt doctor of economic sciences, associate professor, Oleksii Sheviakov doctor of philosophy, professor, Volodymyr Shynkarenko doctor of economic sciences, professor

Journal was registered:

State Registration Service of the Ministry Justice. Registration certificate series KB № 23782-13622IIP dated 14.02.2019.

In accordance with the Order of the Ministry of Education and Science of Ukraine dated 17.03.2020 No. 409, the publication is included in the List of scientific professional publications of Ukraine of category "B" No. 10. The branch of science is economic.

The journal is registered in the international catalogs of periodicals CROSSREF, Index Copernicus Value (ICV) 2019 = 77.71, Open Ukrainian Citation Index (OUCI), Google Scholar, "Ukrainika Scientific", National Library of Ukraine named after Vernadsky, Institutional Repository ac. V.Lazaryan. Catalog of open access to scientific resources (ROAD).

Published by the decision of the Academic Council of the University of 2020.11.30, the protocol number 4.

Publisher

Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan Dnipro. The certificate subject's publishing DK №1315 from 31.03.2003

Address of founder

Lazaryan St., 2, Room 253B, Dnipro, Ukraine, and editorial board 49010. Tel. (0562) 33-58-13,
 e-mail: remt.diit@gmail.com, <http://pte.diit.edu.ua/>

«Review of transport economics and management». – Dnipro: Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, 2020. – Iss. 4(20). – 225 p.

UDC 658.5:656.2

The collection covers the results of scientific research on economic issues of development and reformation of socio-economic systems, enhancing their competitiveness; theoretical and methodological approaches to optimization of processes of management and production and economic activity of enterprises; scientific approaches to the development and improvement of management methods and models in various fields of activity under the headings: Economics and Management of National Economy, Economics and Management of Transport Enterprises, Finance and Accounting, Behavioral Economics, Digital Economics, Mathematical and Instrumental Methods Economics.

© Dnipro National University of Railway Transport
 named after Academician V. Lazaryan, 2020

ДИСКУСІЙНА РУБРИКА/ DISCUSSION SECTION

УДК 332.1:352/354

АНДРУШКІВ Б.М.¹, ГОЛОВКОВА Л.С.^{2*}, КИРИЧ Н.Б.³, ПОГАЙДАК О.Б.⁴, ГАГАЛЮК О.І.⁵

¹ д.е.н., професор каф. «Управління інноваційною діяльністю та сферою послуг», Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, e-mail: andrushkiv.bohdan@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-4897-5539

^{2*} д.е.н., проф., завідувач кафедри фінансів та економічної безпеки Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, e-mail: g.liudmila22@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-5473-6644

³ д.е.н., професор, каф. менеджменту та адміністрування Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя; e-mail: nkuruch@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-7728-9787.

⁴ д.е.н., с.н.с., науково-дослідна частина Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя; e-mail: pog.ola77@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-4070-6863

⁵ аспірант кафедри управління інноваційною діяльністю та сферою послуг, Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, e-mail: gagaliuk.olya@gmail.com

(Статтю підготовлено за результатами засідання дискусійного клубу: «Проблеми соціально-економічного розвитку українського суспільства на сучасному етапі». Девіз засідання: «Ігнорування управлінням та кадровою політикою у державі призводить до гальмування реформ, соціально-економічного розвитку українського суспільства, посилення кризових явищ. Не дозволимо перетворити Україну в предмет торгу та інструмент наживи, країну політичних та економічних експерментів і фейків!»)

ЯВНІ ТА СКРИТІ ОЗНАКИ ПОСИЛЕННЯ КРИЗОВИХ ЯВИЩ В ДЕРЖАВІ: УПРАВЛІНСЬКІ ТА КАДРОВІ ПРОБЛЕМИ АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ РЕФОРМИ

Мета. Робота присвячена виявленню і вироблення рекомендацій з їх попередження явних та скритих ознак посилення кризових явищ в Україні. **Результати.** Внаслідок аналізу соціально-економічної ситуації у державі, виявлено явні та скриті ознаки посилення кризових явищ в Україні, як результат недосконалості управління та ігнорування кадровою політикою. Визначили місце та роль громадських наукових академічних формувань в управлінні державою та органах місцевого самоврядування в процесі децентралізації державно-управлінських функцій в умовах адміністративно-територіальної реформи. Визначено комплекс невирішених проблем, що впливають на завершення формування дієвої інституційної територіальної системи, здатної забезпечувати ефективну взаємодію держави, органів місцевого самоврядування та бізнесу, в основі якої знаходяться чітко встановлені правила та норми їх саморегуляції. Виявлено найважливіші чинники для налагодження партнерських відносин між державою, органів місцевого самоврядування та бізнесом у сфері ефективного використання ресурсів. **Наукова новизна** полягає у висвітленні діяльності та ролі наукових академічних громадських і державних управлінських структур у формуванні державної кадрової політики та розвитку ідеології місцевого демократичного самоврядування. Встановлено, що основою відносин держави, органів місцевого самоврядування та суб'єктів господарювання є визнання рівноправності та незалежності кожного з учасників. На основі дослідженого сучасного стану визначено роль кадрової політики в справі стабілізації економіки. Запропоновано створення механізмів взаємодії та ділового партнерства в умовах формування добровільних об'єднань територіальних громад. Виділено основну мету реформ, а саме: посилення співпраці між державою, органами місцевого самоврядування та суб'єктами господарювання, що однозначно призведе до підвищення добробуту для населення і зростання доходів та прибутку у суспільстві. **Практична значимість** полягає в широких можливостях використання результатів дослідження управління та господарській діяльності. Відомо, що головним завданням сьогодення є підбір та розстановка кадрів, визначення основних напрямків її удосконалення, що дозволяє управлінням відкривати нові можливості у найбільш затребуваних та перспективних сегментних економічних нішах, які зможуть стимулювати розвиток економіки та залучити до цих процесів громадськість та наукову сферу.

Ключові слова: управління; кадрова політика; адміністративно-територіальна реформа; об'єднані територіальні громади; інфраструктура; держава; органи місцевого самоврядування; суб'єкти господарювання.

Постановка проблеми

Екстремальні обставини, в яких опинилася наша держава і народ у результаті бездіяльності окремих відповідальних державних органів, некомпетентного управління та не ефективного використання наявних ресурсів, погіршують негативні наслідки кризових явищ. Серед скритих і явних чинників, що проявили себе в останній період є не лише земля, за яку розпочалася активна боротьба вітчизняних та зарубіжних олігархів, а й енергоресурсів, занепад розвитку будівельної індустрії, виробництва будівельних матеріалів, видобутку, наприклад бурштину, дорогоцінних мінералів, металів і т.д. змушують задуматися над цією проблематикою не лише науковців, а і кожного здравомислячого громадянина нашої держави.

Як в загальнодержавному, так і в регіональному планах не використовуються належним чином колосальні туристично-рекреаційні можливості. Що ж стосується трудових ресурсів нашої держави то вони, як відомо, ефективно використовуються у всьому світі, окрім власної держави. За прикладами не потрібно далеко ходити. Держкомстат, показниками виїзду на роботу за кордон, підтверджує ці ганебні показники.

Всі ці галузі та їх ресурсні можливості при досконалому підборі професійних кадрів та впровадженні повного регіонального господарського розрахунку могли б не лише успішно розвиватись на місцях, а і суттєво наповнювати державний бюджет, покращувати добробут українського народу. Тим часом серед населення визрівають незадоволення активізацією в останній період, адміністративно – територіальної реформи, яка може перерости в глобальний загальнодержавний масштаб і викликати не лише втрату управління, незручності для людей, фінансове безладдя, а і масові протести, що в умовах війни вигідно і на руку лише агресору та ворогам України.

Ці та інші обставини обумовлюють актуальність та своєчасність проблеми. Тим часом логіка творчої ідеї та послідовність дослідження передбачають аналіз останніх наукових розробок та публікацій з досліджуваної теми.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблеми взаємодії органів місцевого самоврядування, державної влади та суб'єктів господарювання, в умовах посилення явних та скритих кризових явищ в державі, вплив управлінських чинників на ці процеси вивчали багато зарубіжних та вітчизняних науковців. Серед вітчизняних науковців слід зазначити праці В. Андрушенка, М. Баймуратова, О. Батанова, О. Бендасюка, Н. Бутенко, С. Грищенко, Ю. Залознова, В. Кампо, Н. Кирич [10], В. Кравченка, Ю. Леги, Г. Мельника, І. Петрова, Д. Попович, С. Співака [18], Ю. Тодика, О. Фрицького. Із зарубіжних – праці Г. Сілласте, А. Скоча, Е. Лес. та ін. [1-21]. Як пишуть Г.Х. Мельник, С.М. Співак [18], в умовах обмежень на ресурси, загострення кризових явищ, особливої актуальності набувають проблеми ефективності раціонального використання ресурсів, роботи підприємств, зростання їх конкурентоспроможності в нових умовах новостворених добровільно об'єднаних територіальних громад, управління промисловими підприємствами не лише за рахунок, наприклад, інноваційних чинників. Тим часом вище названі проблеми явних та скритих ознак кризових явищ в державі, організація партнерства та організації співпраці держави, органів місцевого самоврядування у сфері розвитку інфраструктури та сервісного обслуговування особливо в умовах добровільного об'єднання територіальних громад залишились за полем зору згаданих науковців. З огляду на це, необхідним є виявлення та конкретизація явних та скритих ознак кризових явищ в державі, вивчення причин та особливостей їх виникнення та пошук шляхів, а також розроблення соціально-економічних механізмів їх попередження.

Організація співпраці для досягнення означеної мети, вирішення поставлених завдань передбачають об'єднання й координацію зусиль на виявлення явних та скритих ознак посилення кризових явищ в державі визначення ролі наукових, управлінських чинників у цих процесах, звернувши увагу в першу чергу на кадрове зміцнення управлінських органів, підвищення ефективності використання ресурсів, рівність участі у підборі кадрів

кожної із сторін та спільну відповідальність за результати діяльності.

Формулювання мети статті

На основі аналізу соціально-економічної ситуації, виявлення явних та скритих ознак кризових явищ в державі, вивчення причин та особливостей їх виникнення актуальною постає проблема пошуку шляхів, а також розроблення соціально-економічних механізмів їх попередження. В умовах формування добровільних об'єднань територіальних громад, виникає потреба уточнення сутності та понять у сфері взаємодії органів місцевого самоврядування, держави та суб'єктів господарювання, як необхідної передумови ефективного функціонування економічної системи, визначення основних напрямів підвищення результативності співпраці владних структур, бізнес-спільноти постає основною метою дослідження на сучасному етапі.

Таким чином, на сьогоднішній час, сучасними тенденціями та інтенсивністю розвитку суспільства створюються нові передумови для налагодження взаємодії між різними державними інспектуючими та господарськими інституціями, організації конструктивного діалогу і взаєморозуміння в реалізації спільної державотворчої справи. Тому, перед усім необхідно вжити заходів для виявлення явних та скритих ознак посилення кризових явищ в Україні, як результату недосконалості управління та ігнорування кадрової політики у державі. Визначити місце та роль науки та громадських наукових формувань в управлінні державою та органах місцевого самоврядування в процесі децентралізації державно-управлінських функцій. Одним з основних підходів (інструментарієм) у діяльності вище згаданих інституцій на шляху досягнення спільної мети, запорукою важливих змін, в умовах об'єднання територіальних громад і суспільстві загалом, стає саме налагодження партнерських відносин.

Організація взаємодії між органами державної та самоврядної влади, суб'єктами господарювання, правоохоронними органами, засобами масової комунікації, в умовах об'єднання територіальних громад, надає можливість залучити більше потрібних ресурсів, що дасть змогу подолати умовні та реальні бар'єри й ефективно вирішувати

важливі суспільні завдання, а саме соціальні, економічні, інформаційно-комунікаційні, природоохоронні та ін. державотворчі задачі.

У процесі реалізації поставленої мети необхідно вирішити такі завдання: уточнити сутність та поняття за темою статті; виявити проблеми, що впливають на формування дієвої інституційної системи, яка забезпечуватиме ефективну взаємодію органів місцевого самоврядування, держави та суб'єктів господарювання; визначити чинники для налагодження партнерських відносин між цими секторами; запропонувати алгоритм взаємодії державно-самоврядного та приватного партнерства в умовах об'єднання територіальних громад, аналіз цієї співпраці, як в умовах адміністративно-територіальної реформи, так і в умовах добровільного об'єднання територіальних громад зокрема.

Виклад основного матеріалу дослідження

При всіх негативних показниках та обставинах розвитку національної економіки, ігнорується інноваційно-продуктивна думка науковців та громадськості щодо активізації вітчизняного виробництва. Насправді кадрова політика від верху до низу – недосконала. Продовжує процвітати кумівство, протекціонізм та ін. Як засвідчили виступи учасників дискусійного клубу на найближчу перспективу не видно змін на краще.

Ніхто не спішить удосконалювати виборче законодавство з тим, щоб у Верховній Раді запанувало справжнє народовладдя. Мало того, свідомо створюються перепони у формуванні державної ідеології та розвитку здорової конкурентоздатної науки. У православній Україні свідомо, без обґрунтованих потреб, урівнюються на державному рівні вірування мусульман, іудеїв, буддистів і т.д., ніби хтось хоче і тут посяти розбрат і громадянські протистояння.

На цьому фоні продовжують процвітати корупція, яка переживши легкий переляк після чергових виборів Президента, безпечно продовжує розвиватися, а політична проституція стала звичайним явищем. Повернулись до життя з 90-х років рейдерство і рекет.

Все це є результатом нехтування мораллю, духовністю та наукою, яка протягом 29-ти років продукує у формі численних статей, монографій, дипломних робіт та дисертацій

організаційно-економічні механізми вирішення тих та інших проблем.

Не можна сказати, що ніхто ніколи не використовує наукові розробки учених України. Щоправда, це має місце, у більшій мірі, закордоном. Впізнавши байдужість держави до освіти та власних наукових розробок, зарубіжна комерційна система «Scopus»...за гроші учених України публікує наукові розробки. При тому, ці абсурдні рекомендації, на даний час, узаконені Міністерством освіти та науки України, як обов'язкова вимога при вирішенні всіх проблем. Заплатив 500 чи 1500 доларів у закордонну касу і ти маєш шану і повагу на Батьківщині.

Тим часом, науковці ВУЗів України перебувають «між молотом і наковальнею», оскільки для наукових розробок потрібне фінансування, а для фінансування – гроші. Одне слово – зачароване коло. Через різні фінансові канали виділяються кошти на різноманітні державні теми, створюються кошториси для керівників груп і дослідників, проте цих виплат ледь вистачає на санітарні засоби, не говорячи про організацію експериментів чи зарплату. Про дослідження в науково-технічній галузі, годі й мріяти, навіть купівля відповідного обладнання гальмується аукціонами і тендерами. Тому, у 90% випадків, такими темами займаються лише керівники проектів, а решта дослідників залишаються дослідниками «на папері».

Порядок присвоєння вчених звань науковим та науково-педагогічним працівникам (далі Порядок), який був затверджений наказом МОНу 14.01.2016 року № 13 майже вщент розбиває прагнення молодих науковців займатися українською наукою, оскільки описує лише правила присвоєння вчених звань доцента і професора, а це 25% і 33% доплат до основного окладу відповідно. Попри те, що порядок, ніби й спрощує отримання вчених звань, але це не так. Ми розуміємо прагнення керівників Міністерства освіти та їх попередників вивести українську науку та її науковців на новий рівень, але це прагнення залишається лише прагненням. Для прикладу, наведемо декілька умов з порядку для отримання вчених звань, а саме підпунктів 3 і 4 п. 6, абзацу 2 і 3 підпункту 2 п. 7, у яких йдеться про підтверджене «...навчання, стажування у ВУЗі або науковій (або науково-технічній) установі в країні, яка входить до

Організації економічного співробітництва та розвитку (далі – ОЕСР) та/або Європейського Союзу (далі – ЄС), або ... (далі по тексту)», а також про наявність наукових праць в періодичних виданнях, «... які включені до наукометричних баз Scopus або Web of Science та не є перекладами з інших мов» та мають сертифікат про володіння однією з іноземних мов ЄС на рівні, не нижче В2. Цей рівень передбачає вільне володіння мовою, для якого повинна бути присутня постійна мовна практика. Ми ж не є членами, а ні ОЕСР, хоч угода про співробітництво між Україною та ОЕСР започатковано у 1997 році, а ратифіковано Верховною Радою України у липні 1999 року (Закон України від 07.07.99 №850-XIV), а ні ЄС. З однієї сторони, науковець, який не подорожує не буде відчувати необхідності у володінні і вивченні будь-якої мови, а з іншої – хто повинен фінансувати стажування наших науковців закордоном? Безперечно є велика кількість грантів і міжнародних проектів і т.д. Проте, вони створені для стимулювання і вкладання коштів у свої економіки, а не для оплати навчання наших науковців.

Багато гідних науковців через тих три вищеописаних пункти залишають роботу у ВУЗах, покидають кандидатські та докторські і йдуть в приватний сектор, а відмінники навчання, не поповнюють ряди науковців, а ряди гастарбайтерів Польщі, Чехії та й загалом країн ЄС та США, тим самим піднімаючи їх економіки. Україна давно стала країною трудових ресурсів для ЄС. Тому нас українців, яких не вдалося русифікувати через телевізор тепер насильно англійізують, а простих заробітчан полонізують або чехізують. Безперечно, викладач чи науковець повинен володіти хоч би однією іноземною мовою.

Перелік складнощів державного розвитку можна було б продовжувати і продовжувати.

Що ж пропонується? На даному етапі, у порядку експерименту, здійснити кадрове зміцнення виконавчих органів нашої держави за рахунок науковців–практиків з відповідним життєвим та професійним досвідом. Серед яких є немало потенційних лідерів, які за їх висловлюваннями здатні змінити ситуацію на краще. В складних соціально-економічних та життєвих умовах здійснює наукову та виробничо-господарську діяльність д.е.н., академік та перший віце-президент Академії економічних наук України Пешко А.В. На

взірець самопожертви Стівена Вільяма Гокінга, англійського фізика-теоретика, космолога, директора з досліджень Центру Теоретичної Космології Кембриджського університету, відомого своїми дослідженнями в астрофізиці, зокрема теорії чорних дір. Маючи захворювання мотонейронів, багато працював для популяризації наукових знань, одночасно працював на посаді лукасівського професора математики. Заслугує й на увагу життя Стіва Джобса – відомого американського мільярдера, який займався науковою, виробничою діяльністю, одночасно з виховною метою зустрічався з студентством. Його виступи стали популярними серед молоді.

Анатолій Пешко, теж не дивлячись на деякі моменти зі здоров'ям, успішно справляється з управлінням різними комерційними установами, які з 1992 року успішно функціонували в різних сферах економічної діяльності, починаючи з фармацевтичної, постачання та переробки нафти та нафтопродуктів (Кременчуцька «Укртатнафта»), постачання газу, електроенергії на багаточисленні підприємства України від цегельних заводів (Ірпінський цегельний завод та інші) до феросплавних (Запорізький феросплавний завод) та металургійних підприємств (Металургійний комбінат «Азовсталь» м. Маріуполь, Дніпропетровські металургійні заводи «НІКО ТЬЮБ» та інші), гірничовидобувних (Північний ГЗК), цілому ряду гігантів хімічної промисловості України, а саме Горлівському «Стиролу», Черкаському «Азоту», Сіверодонецькому «Азоту», Одеському припортовому заводу, ВАТ «Оріана» м. Калуш та багато інших. Він як і Стів Джобс та Стівен Вільям Гокінг читає лекції [22]. Маючи науковий ступінь кандидата медичних наук та незавершену докторську дисертацію з медицини, успішно здійснює прийом громадян, консультує й консервативно лікує їх на благодійних засадах. Отримує подячні листи

Висновки

Таким чином, як показали різні соціологічні дослідження, та ще й в умовах війни, така байдужість та псевдореформування, за якими стоїть одна мета – сіяння хаосу та привласнення засобів та землі. З позицій громадськості, військових спеціалістів та

від вдячних та оздоровлених людей. Систематично здійснює благодійну діяльність, допомагає малозабезпеченим, будинкам для пристарілих людей та багатьом школам-інтернатам для хворих дітей та дітей-сиріт, які потребують уваги держави і всіх небайдужих людей; сприяє підтримці науково-дослідницької роботи молодих вчених. Такі, як він могли би очолити галузь чи навіть виконувати інші провідні державні управлінські функції на рівні не лише міністрів чи віце-прем'єр-міністрів України. А.В. Пешко міг би бути одним з найефективніших і найпродуктивніших керівників, бо має не тільки теоретичні звання в економіці, а й має великий практичний досвід успішної роботи в реальному секторі як промисловості, так і в аграрному секторі України.

Насправді, у даний час, в зв'язку з неспокійною політичною ситуацією, активізацією воєнних дій на Сході, загостренням пандемії та ін., населення економічно та психологічно переживає надзвичайно складний період. Національна валюта з дня у день знецінюється, економіка не працює, а якщо «щось» і функціонує то лише «на себе». Численні запевнення Міністерства охорони здоров'я про надання допомоги у лікуванні «Коронавірусу» є пустим словом для бідних людей. Як відомо, лікарі й собі ради дати не можуть, масово звільняються з відділень та лікарень через відсутність необхідних захисних засобів. Критичне становище рятують волонтери та небайдужі. В силу цих обставин та в зв'язку з наступаючими виборами, тривають процеси політичного бродіння у суспільстві та ін. У столиці та регіонах не вщухають акції протесту. Народ в боротьбі за виживання нервово виснажується, розчаровується, стає, в одному випадку злобливим: скільки можна! а в іншому аморфним: «...а хай ся діє Воля Божа» чи «... чорт з ними».

науковців така діяльність вважається недопустимою, так як фактично межує з диверсійною діяльністю.

Власне ці та інші події спричинили прийняття звернення науковців та громадськості до керівництва держави з нагоди прийдешнього 30-ти річчя бездіяльності державних органів управління у сферах

господарської та наукової діяльності. Дане звернення підписали ряд керівників громадських організацій науковців.

Насправді у зневірі та розхитуванню політичної та соціально – економічної ситуації зацікавлені не лише численні внутрішні і, ще більш, зовнішні вороги. Про права народу та працюючих людей можновладцям чи властолюбцям немає кому нагадати. Тому таку спробу офіційно вперше зробили вони. Фейки, брехливі політики та їх партії, у нашій державі в основному використовуються як інструментарій забезпечення кланових інтересів. Власне ці обставини обумовлюють необхідність здійснити відбір погоджений з громадськістю кадрів на державні посади і таким чином реалізувати заходи з стабілізації соціально-економічної ситуації в державі.

Для виправлення ситуації у державі та державно-самоврядному комплексі перед усього пропонується:

- радикально змінити кадрову політику в державі, давши можливість проявити себе громадським науковим та академічним формуванням, практикам – науковцям типу Пешка А.В., з відповідним життєвим, науковим і виробничим досвідом;

- вжити невідкладних заходів до створення організаційно-економічних механізмів взаємодії та ділового партнерства державно-самоврядних органів та суб'єктів господарювання запропонувати алгоритм цієї взаємодії в умовах формування об'єднань територіальних громад;

- до закінчення бойових дій на Сході припинити поширення хаосу в державі шляхом посилення роз'яснювальної роботи та тимчасовим припиненням окремих адміністративно-територіальних реформ чи інших провокаційних та некомпетентних дій у сфері управління;

- після закінчення бойових дій, у мирний час відповідно до Конституції України, діючого законодавства та нормативних актів, провести соціологічні дослідження у цій сфері суспільного життя та за результатами їх обговорення і референдуму реалізувати науково обґрунтовані комплексні науково-технічні програми з адміністративно-територіального реформування, реалізації землі тощо;

- доцільно невідкладно змінити виборче законодавство з тим, щоб були створені умови при яких в органи управління в державі могли б прийти компетентні спеціалісти, а в законодавчі органи могли увійти добропорядні люди і професіонали та таким чином забезпечити істинне народовладдя;

- невідкладно дати розпорядження про формування концепції державної ідеології.

Реалізація пропонованих заходів дозволить стабілізувати соціально-економічну ситуацію в державі, послабити негативний вплив явних і скритих чинників на неї кризових явищ.

ANDRUSHKIV B.M.¹, GOLOVKOVA L.S.^{2*}, KYRYCH N.B.³, ПОГАЙДАК О.В.⁴, НАНАЛИУК О.І.⁵

1 Doctor of Economics, Professor of dep. "Management of innovation and services" Ternopil Ivan Puluj National Technical University, e-mail: andrushkiv.bohdan@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-4897-5539

2* Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Finance and Economic Security, Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Street Lazaryan, 2, 49010, Dnipro, Ukraine, e-mail: g.liudmila22@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-5473-6644

3 Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Management and Administration, Ternopil Ivan Puluj National Technical University, e-mail: nkuruch@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-7728-9787

4 Doctor of Economics, Senior Research Fellow, Senior Research Fellow, Ternopil Ivan Puluj National Technical University, email: anastasia.pogaydak@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-4070-6863

5 graduate student of the Department of Innovation Management and Services, Ternopil National Technical University named after Ivan Pulyuy, st. Ruska, 56, Ternopil, 46001, Ukraine, e-mail: gagaliuk.olya@gmail.com

OBVIOUS AND HIDDEN SIGNS OF INCREASING CRISIS PHENOMENA IN THE STATE: PROBLEMS OF MANAGEMENT AND PERSONNEL OF ADMINISTRATIVE-TERRITORIAL REFORM

The purpose. The work is devoted to the identification and development of recommendations for their prevention of overt and covert signs of intensification of the crisis in Ukraine. **The results.** As a result of the analysis of the socio-economic situation in the country, obvious and hidden signs of intensification of crisis phenomena in Ukraine were revealed as a result of imperfect management and ignoring of personnel policy. The place and role of public scientific academic formations in the management of the state and local self-government bodies in the process of decentralization of state-administrative functions in the conditions of administrative-territorial reform were determined. A set of unresolved issues affecting the completion of an effective institutional territorial system capable of ensuring effective interaction between the state, local governments and business, based on clearly established rules and norms of their self-regulation. The most important factors for establishing partnerships between the state, local governments and business in the field of resource efficiency have been identified. **Scientific novelty** lies in the coverage of the activities and role of scientific academic public and state management structures in the formation of state personnel policy and the development of the ideology of local democratic self-government. It is established that the basis of relations between the state, local governments and business entities is the recognition of equality and independence of each of the participants. Based on the studied current state, the role of personnel policy in stabilizing the economy is determined. It is proposed to create mechanisms of interaction and business partnership in the conditions of formation of voluntary associations of territorial communities. The main goal of the reforms is highlighted, namely: strengthening cooperation between the state, local governments and businesses, which will clearly increase the welfare of the population and increase income and profits in society. **Practical significance** lies in the wide possibilities of using the results of the study in management and economic activity. It is known that the main task of today is the selection and placement of personnel, identifying the main areas of improvement, which allows managers to open new opportunities in the most popular and promising segmental economic niches that can stimulate economic development and involve the public and science.

Keywords: management; personnel policy; administrative-territorial reform; united territorial communities; infrastructure; state; local governments; business entities

REFERENCES

1. *Zakon Ukrainy «Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo»* [Law of Ukraine "On Public-Private Partnership.]. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2404-17/ed20120803>
2. Andrushkiv, B. M., Kyrych N. B., Pohaidak O. B., & Sherstiuk R. P. (2015) *Osoblyvosti vykorystannia derzhavnykh vazheliv upravlinnia innovatykoiu subiektiv hospodariuvannia yak instrumentom pidvyshchennia yikhnoi konkurentospromozhnosti (yevropeiski aktsenty)* [Peculiarities of using state levers of innovation management of business entities as a tool to increase their competitiveness (European accents)]. *Teoriia ta praktyka derzhavnoho upravlinnia*. Vol. 2 (49). 134 – 143.
3. Andrushkiv B. M. (2001) *Na varti Zakonu, Konstytutsii prav* [On guard of the Law, the Constitution of the rights]. Ternopil : «Posibnyky pidruchnyky». 350 p.
4. Andrushkiv B. M. *Na vistri sotsialnoi napruhy* [On the verge of social tension]. Zbruch, 2001. 75 p.
5. Andrushkiv B. M. (Eds), Bortniak F. V., Yu.Ya. Vovk & oth.. (2012) *Innovatsiina polityka* [Innovation policy] / za zah. red. B. M. Andrushkiva. Ternopil : TzOV «Terno-Hraf». 484 p.
6. Bohdanovych V., Semenchenko A. (2007) *Formalizatsiia stratehichnoho planuvannia u sferi derzhavnoho upravlinnia* [Formalization of strategic planning in the field of public administration.]. *Ekonomika Ukrainy*. № 2. 13 – 26.
7. Burak V.Ya. (2014) *Rol profspilok v systemi zakhystu trudovykh prav ta zakonnykh interesiv pratsivnykiv za proektom Trudovoho kodeksu Ukrainy* [The role of trade unions in the system of protection of labor rights and legitimate interests of employees under the draft Labor Code of Ukraine.]. *Problemy derzhavotvorenna i zakhystu prav liudyny v Ukraini* : mater. XX zvitnoi rehionalnoi nauk.-prakt. konf. 6–7 liutoho 2014 r. / Za red. P.M. Rabinovycha. Lviv : Yurydychnyi fakultet Lvivskoho natsionalnoho universytetu imeni Ivana Franka. 243–246.
8. Doronina O.A. (2013) *Problemy ta perspektyvy diialnosti profspilok shchodo zabezpechennia hidnoi pratsi v Ukraini* [Problems and prospects of trade unions in ensuring decent work in Ukraine.]. *Biznes Inform*. № 9. 202–207. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2013_9_34
9. Zapara S.I. (2013) *Rol profspilkovoi orhanizatsii v systemi vyrishennia trudovykh sporiv v Ukraini* [The role of trade union organization in the system of labor dispute resolution in Ukraine.]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu : Serii: Pravo* / hol. red. Yu.M. Bysaha. – Uzhhorod : Helvetyka. Vol. 22. T.1 Ch.1. 146–150.

10. Kyrych N. B. (2008) *Teoretychni ta prykladni mekhanizmy upravlinnia stratehiieiu pidvyshchennia hospodarsko-finansovoi stabilnosti pidpriemstva* [Theoretical and applied management mechanisms for improving the economic and financial stability of the enterprise.]. *Ekonomika: problemy teorii ta praktyky*. № 3. 136 – 142.
11. Popovych D.V. (2015) *Kontsesiia yak forma derzhavno-pryvatnoho partnerstva: sutnist, perevahy i nedoliki zastosuvannia* [Concession as a form of public-private partnership: the essence, advantages and disadvantages of application]. *Ekonomika: realii chasu. Naukovyi zhurnal*. № 1 (17). 49 – 53. URL: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n1.html>
12. Andrushkiv B. M., Boiko O. B., Kyrych N. B. & oth.. [2015] *Nash zavtrashnii den. Poshuk shliakhiv upravlinnia rozvytkom oblasti* [Our tomorrow. Search for ways to manage the development of the region]. Ternopil : TzOV «Terno-hraf». 196 p.
13. *Naukova ta innovatsiina diialnist v Ukraini: Stat. zb.* [Scientific and innovative activity in Ukraine: Coll. of articles] (2000) (Derzhkomstat) Ukrainy. Kyiv.
14. *Ofitsiyni sait tsentr Razumkova* [Official site of the Razumkov Center]. URL: www.razumkov.org.ua/ukr/index.php
15. Hryshchenko S. (2011) *Pidhotovka ta realizatsiia proektiv publichno-pryvatnoho partnerstva: Praktychni posibnyk dlia orhaniv mistsevoi vlady ta biznesu* [Preparation and implementation of public-private partnership projects: A practical guide for local authorities and business.]. Kyiv : FOP Moskalenko O.M. 140 p.
16. Zaloznova, Yu. S., Butenko, N. V., & Petrova I. P. (2016) *Publichno-pryvatne partnerstvo v Ukraini: stan, problemy ta perspektyvy rozvytku* [Public-private partnership in Ukraine: status, problems and prospects. Economic Bulletin of Donbass]. *Ekonomichnyi visnyk Donbasu*. № 2 (44). 21-28.
17. Zapatrina I.V. (2010) *Publichno-pryvatne partnerstvo v Ukraini: perspektyvy zastosuvannia dlia realizatsii infrastrukturykh proektiv i nadannia publichnykh posluh* [Public-private partnership in Ukraine: prospects of application for the implementation of infrastructure projects and the provision of public services]. *Ekonomika i prohnozuvannia*. № 4. 62-86. URL: nbuv.gov.ua/UJRN/econprog_2010_4_8
18. Andrushkiv B. M., Kyrych N. B., Melnyk H. Kh. & oth. (2017) *Stratehiia rozvytku administratyvnoho raionu (Kontseptualni zasady orhanizatsii sotsialno-ekonomichnoho rozvytku administratyvnoho raionu v konteksti formuvannia dobrovilnykh obiednan terytorialnykh hromad Lanovechchyny)* [Strategy of development of the administrative district (Conceptual bases of the organization of social and economic development of the administrative district in the context of formation of voluntary associations of territorial communities of Lanovechchyna)]. Ternopil: FOP Palianytsia V. A. 452 p.
19. Fedyshyn I. B. (2014) *Osoblyvosti vprovadzhennia innovatsii v umovakh transformatsii promyslovykh pidpriemstv (Yevropeiski aktsenty)* [Features of innovation in terms of transformation of industrial enterprises (European accents)] / za zah. red. N. B. Kyrych. Ternopil : TzOV «Terno-hraf»,. 248 p.
20. Tokarieva M.V. (2012) Rol profesiinykh spilok u pryiniatti pravyl vnutrishnoho trudovoho rozporiadku. [The role of trade unions in adopting the rules of internal labor regulations] *Zb. nauk. prats Kharkivskoho natsionalnoho pedahohichnoho universytetu imeni H.S. Skovorody. Seriia «Pravo»*. № 18. 57–60.
21. Tsvykh V. (2002) *Profspilky u hromadianskomu suspilstvi: teoriia, metodolohiia, praktyka* [Trade unions in civil society: theory, methodology, practice]. Kyiv : VPTs Kyivskiy universytet. 376 p.
22. *Praktychni posibnyk z pidhotovky tekhniko-ekonomichnoho obgruntuvannia ta zastosuvannia metodyky provedennia analizu efektyvnosti zdiisnennia derzhavno-pryvatnoho partnerstva* [A practical guide to preparing a feasibility study and application of methods for analyzing the effectiveness of public-private partnerships]. URL: <http://ppp-ukraine.org/wp-content/uploads/2015/03/PracticalGuide.pdf>
23. Andrushkiv B., Bilopolskyi M., Yamnenko M., Yavorivska L., & Varakuta O. (2020) *Daty zmozu proiavyty sebe...* [Give the opportunity to express themselves...]. *Holos Ukrainy*. 11 serpnia. URL: <http://www.golos.com.ua/article/334376>

Стаття надійшла до редакції: 01.10.2020

Received: 2020.10.01

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ / NATIONAL ECONOMY MANAGEMENT

УДК 339.13 (477)

КЛЕПАНЧУК О.Ю.^{1*}

^{1*} доцент кафедри фінансового менеджменту, Львівський національний університет імені Івана Франка, e-mail: o.klepanchuk@gmail.com, olha.klepanchuk@lnu.edu.ua, ORCID ID: 0000-0001-7764-614X

ЦІЛІ ТА ІНСТРУМЕНТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВНУТРІШНЬОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Мета: аналіз цільового призначення різних інструментів дослідження ефективності внутрішнього ринку України та можливостей їх використання для обґрунтування інституційних важелів управління ринковим розвитком. **Методика:** проведено динамічний аналіз структури ВВП України за кінцевим використанням, проаналізовано результати оцінювання ступеня економічної свободи ринкових суб'єктів України, досліджено динаміку індексів економічної, фінансової, торгової та загальної глобалізації України. **Результати:** Головними цілями оцінювання внутрішнього ринку є ідентифікація відповідності ринкової системи цілям розвитку національної економіки та обґрунтування інституційних інструментів і важелів управління таким розвитком. Показано, що вагому роль у позитивній динаміці ВВП України відіграє приватне споживання, зумовлене зростанням споживчих настроїв. Виявлено, що за рейтингом економічних свобод Україна у 2019 р. посідала лише 147 позицію з 180 досліджених країн світу, а серед країн Європи український внутрішній ринок було оцінено як найменш вільний. Доведено, що інституційне запровадження заходів дерегуляції ринкових процесів може значно активізувати вільний рух капіталу та товарів. Агреговано інформацію для оцінювання ринкової доступності, з виокремленням факторів доступності, які формуються низкою кількісних та якісних показників. Подальші дослідження пропонується концентрувати на питаннях конкурентної взаємодії учасників ринку на рівнях «виробник-держава», «виробник-виробник» і «виробник-споживач», а також динамічного аналізу щодо рівнів прибутковості, рентабельності та ринкової продуктивності праці. **Наукова новизна:** запропоновано поетапний порівняльний аналіз показників ринкової доступності та можливостей досягнення економічних інтересів і конкурентоспроможності суб'єктів господарювання. Перевагою методики є можливість всебічного аналізу економічних, соціальних та політико-правових чинників впливу на привабливість товарного ринку, що відкриває перспективи для прицільної розробки інституційних інструментів реформування. **Практична значимість:** результати оцінювання конкурентного стану товарного ринку можуть використовуватись органами державної влади для розробки конкретних заходів в межах планування структурних змін та інституційних реформ на внутрішньому ринку.

Ключові слова: ринкова система; структура ВВП; глобалізація; економічна свобода; споживчі настрої; рух капіталу; ринкова доступність; конкурентоспроможність; інституційне регулювання

Постановка проблеми

Національна економічна система являє собою сукупність взаємопов'язаних галузей, в процесі ринкових перетворень який виникає потреба у безперервному макроекономічному моніторингу ринкових процесів і тенденцій. Актуальність досліджень різних аспектів ефективності внутрішнього ринку України зумовлена потребою визначення доцільності і терміновості ринкових трансформацій, необхідністю ефективної структуризації інституційного впливу на макроекономічні процеси в державі, розробки стимулюючих інструментів для зростання ринкової ефективності та стримуючих механізмів для

протидії появи та розвитку небажаних ефектів. Макроекономічний аналіз внутрішнього ринку виступає важливою передумовою розробки державної стратегії економічного розвитку, прогнозування трендів соціально-економічного розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питання структурованого дослідження ефективності внутрішнього ринку є малодослідженим. Автори у даній царині зазвичай зосереджують увагу на визначенні трендів і пошуків можливостей для локального зростання. Так, Г. Пухтаєвич [11] для аналізу ефективності внутрішнього ринку пропонує

оперувати агрегованими економічними категоріями товарного, ресурсного та фінансового ринків. Це може спричинити до певної втрати інформаційних потоків, однак дозволяє узагальнити ринкові тенденції. Р. Окрепкий, Д. Гаргула зосереджують увагу на кон'юнктурному аналізі тенденцій розвитку ринку, беручи до уваги матеріальні та грошові потоки в моделі кругообігу доходів, ресурсів і продуктів внутрішнього ринку [8]. В. Міненко акцентує на важливості аналізу стану товарного ринку (шляхом структурування ВВП за позиціями виробництва і споживання та агрегування міжсекторних взаємозв'язків), його макроекономічної рівноваги (шляхом факторного дослідження сукупного попиту і пропозиції), стану ринку праці (за показниками зайнятості, безробіття, факторний аналіз продуктивності праці), механізми забезпечення рівноваги на ринку [6]. І. Діденко також рекомендує включати аналіз стану фінансового ринку (за показниками розвитку грошово-кредитного ринку, рівноваги на грошово-кредитному ринку, основними індексами фондового і валютного ринків) [2]. І. Лилик наголошує на необхідності більш широкого аналізу макроекономічних процесів (включаючи інноваційно-інвестиційну активність, структуру інвестування, інфляційні тенденції, динаміку зовнішньої торгівлі) [3]. Дослідники у галузі ринкових трансформацій наполягають також на необхідності здійснення порівняльного аналізу з аналогічними показниками країн з усталеною ринковою економікою, що дозволяє оперативно виявляти негативні відхилення та їх причини. Для оцінювання привабливості ринку для суб'єктів господарювання О. Пригара пропонує включати до аналізу визначення його потенціалу (за допомогою низки кількісних та якісних показників, які розкривають як можливості, так і загрози розвитку) і тривалості існування [9]. Аналізуючи механізми забезпечення ринкової рівноваги, Н. Лутчин та Я. Карпова пропонують низку показників: місткість, галузеву та регіональну динаміку розвитку, ступінь диверсифікованості, якість та конкурентоспроможність товарних пропозицій [4].

Сучасні дослідження проблем розвитку ринків зарубіжних авторів здебільшого охоплюють вузькоспеціалізовані аспекти, однак показують широке поле інструментальних можливостей для проведення аналізу. Так,

S. Das et al., досліджуючи кореляції глобальних криз і стану фондових ринків, послуговуються доказами скалярних регресій за допомогою аналізу функціональних даних [12]. Х. Zhu оцінює перехресні взаємозв'язки між біржевими індексами і товарними ринками, використовуючи нестационарний аналіз основних компонентів [18]. Інституційні можливості впливу на розвиток ринків у країнах з нестабільною економікою описують Т. Liedong et al. (ресурсні ринки) [16], Н. Kim et al. (ринки капіталу) [15], А. Guzmán et al. (формування ринків) [13].

Разом з тим, слід зауважити, що у науковій літературі практично відсутні дослідження, пріоритетом яких є з'ясування причинно-наслідкових зв'язків в межах ринкової взаємодії, які необхідні для адекватного планування структурних змін та інституційних реформ внутрішнього ринку України.

Формулювання мети статті

Основною метою даної статті є аналіз цільового призначення різних інструментів дослідження ефективності внутрішнього ринку України та можливостей їх використання для обґрунтування інституційних важелів управління ринковим розвитком.

Виклад основного матеріалу дослідження

Поняття ринку є дуже близьким до поняття галузі, однак ці економічні категорії фундаментально роз'єднує саме диференціація виробництва і споживання. Так, якщо галузь утворюється завдяки виробництву певного виду продукту, то відповідний ринок зумовлюється наявністю попиту на цей продукт. Структура ринку характеризується не лише кількістю і розмірами суб'єктів господарювання і характером продукту, але і легкістю входу та інформаційною доступністю. Основними функціями сучасного внутрішнього ринку є саморегуляція виробництва – через використання механізмів узгодження попиту і пропозиції, посередництво – шляхом забезпечення взаємозв'язків між виробниками і споживачами, ціноутворення – завдяки здійсненню суспільного визнання доцільності витрат виробництва, а також інформаційна та санаційна.

Дослідження взаємозв'язків між суб'єктами внутрішнього ринку потребує використання таких макроекономічних індикаторів

ефективності, як валовий внутрішній продукт, валовий національний дохід, чистий внутрішній продукт, національний дохід та особистий дохід у розпорядженні внутрішнього ринку. Аналіз валового внутрішнього продукту передбачає визначення сукупного обсягу діяльності ринкових суб'єктів, який не включає проміжне споживання. Цей індикатор, який оцінюється як загальна ринкова вартість кінцевої продукції, виробленої резидентами за рік, дозволяє об'єктивно визначити рівень і темпи економічного розвитку і продуктивності суспільної праці. Його також покладено в основу визначення інших макропоказників

ефективності внутрішнього ринку, зокрема ВВП.

Після падіння промислового виробництва впродовж 2012-2015 рр., у 2016 р. економіка України почала виходити з кризового стану, намітились тенденції зростання ВВП (+2,3%), показників промислового виробництва (+2,8%), переробної галузі (+4,3%). Позитивна динаміка спостерігалась і у подальшому, зокрема у 2019 р. зростання реального ВВП становило 3,3%, що найвагомішу роль у чому відіграло приватне споживання, зумовлене зростанням споживчих настроїв (табл. 1).

Таблиця 1

Структура ВВП України за кінцевим використанням у 2012-2019 рр. (млн. грн.)

Джерело: складено на основі [7].

Рік	Номінальний ВВП	Споживчі витрати		Валове нагромадження		Експорт товарів та послуг		Імпорт товарів та послуг	
		Абс.	% ВВП	Абс.	% ВВП	Абс.	% ВВП	Абс.	% ВВП
2012	1408889	1269601	90,1	257335	18,3	717347	50,9	-835394	-59,3
2013	1454931	1350220	92,8	228474	15,7	681899	46,9	-805662	-55,4
2014	1566728	1409772	90,0	220968	14,1	770121	49,2	-834133	-53,2
2015	1979458	1715636	86,7	303297	15,3	1044541	52,8	-1084016	-54,8
2016	2383182	2018854	84,7	512830	21,5	1174625	49,3	-1323127	-55,5
2017	2982920	2552525	85,6	618914	20,7	1430230	47,9	-1618749	-54,3
2018	3558706	3196756	89,8	667953	18,8	1608890	45,2	-1914893	-53,8
2019	3974564	3785133	95,2	500614	12,6	1636416	41,2	-1947599	-49,0

Надзвичайно важливим є показник інтенсивності внутрішньої конкуренції на товарному ринку, який ми розглядаємо як ступінь змагальності ринкових суб'єктів щодо отримання споживацької прихильності та освоєння нових ринкових ніш. Не слід нехтувати і негативним впливом високоінтенсивної конкуренції, який, до прикладу, призвів до деформацій у обсягах випуску продукції вітчизняними товаровиробниками. Так, у 2019 р. частка господарюючих суб'єктів, що скоротили власне виробництво, на 15 в. п. перевищувала частку суб'єктів, які нарощували обсяги виробництва [1]. Водночас, слід зауважити, що з методологічної точки зору адекватному оцінюванню динаміки входу/виходу на товарний ринок перешкоджає відсутність агрегованих статистичних показників щодо структури товарного ринку. Отож, це унеможливає факторне визначення драйверів і дестабілізуючих впливів на розвиток вітчизняного товарного ринку, тим самим спотворюючи прогностичні розрахунки рівня конкуренції в окремих ринкових сегментах.

Якість функціонування внутрішнього ринку значною мірою залежить від ступеня економічної свободи його суб'єктів. Ми цілком погоджуємось із твердженням І. Марковича, що саме економічну свободу можна вважати індикатором ринковості економічної системи [5], адже вона відображає доступність і рівність можливостей до ринкової діяльності для всіх суб'єктів господарювання. Водночас економічну свободу можна розглядати і в якості часткового вимірника ефективності правового регулювання внутрішнього ринку, оскільки вона опосередковано відображає вплив фіскальних важелів державного регулювання економічних процесів.

Дану тезу підтверджують висновки Heritage Foundation про наявність прямої кореляції між рівнем економічної свободи та рівнем ВВП країни, який було обрано даною організацією в якості індикатора добробуту. В основу обчислення даного індексу покладено 12 факторів, згрупованих у 4 категорії, які відображають ступінь економічної свободи у розрізі верховенства права, рівня інституційного впливу, ефективності

регулювання та відкритості ринку. Тим не менше, за рейтингом економічних свобод (Index of Economic Freedom) Україна у 2019 р. посідала лише 147 позицію з 180 досліджених країн світу [14]. Слід зазначити, що навіть попри покращення окремих показників

рейтингу щодо забезпечення прав власності та фіскальної політики, серед країн Європи український внутрішній ринок було оцінено як найменш вільний (табл. 2).

Таблиця 2

Результати оцінювання ступеня економічної свободи ринкових суб'єктів України у 2019 р.

Джерело: складено на основі [14].

Рейтинговий показник	Часткові характеристики	Оцінка (в балах)	Коментар до оцінювання
1. Верховенство права	1.1. Право власності	43,9 ↑	<p>Позитивно:</p> <ul style="list-style-type: none"> - законодавчо захищені права власності; - знижена плата за дозвіл на будівництво. <p>Негативно:</p> <ul style="list-style-type: none"> - виконання договорів займає багато часу та фінансових ресурсів; - судова влада схильна до політичного тиску, корупції та хабарництва; - низька довіра громадськості до ефективності владних структур, ендемічна корупція.
	1.2. Судова ефективність	31,5 ↑	
	1.3. Цілісність уряду	29,6 ↑	
2. Ефективність фіскально-податкового впливу	2.1. Податкове навантаження	81,8 ↑	<p>Найвища ставка податку на прибуток фізичних осіб 20%, підприємств – 18%.</p> <p>Інші податки включають податки на додану вартість та податок на нерухомість. Загальний податковий тягар складає 33,1% загального внутрішнього доходу.</p> <p>За останні три роки державні витрати склали 42,1% ВВП країни, дефіцит бюджету в середньому становив 1,9% ВВП. Державний борг еквівалентний 75,6% ВВП.</p>
	2.2. Державні витрати	46,9 ↑	
	2.3. Фіскальне навантаження	82,6 ↑	
3. Ефективність інституційного впливу	3.1. Свобода бізнесу	66,1 ↑	<p>Процес започаткування бізнесу впорядкований, однак виконання ліцензійних вимог забирає багато часу.</p> <p>Політична нестабільність продовжує складати регуляторну невизначеність комерційних операцій. Трудовий кодекс застарілий і не має гнучкості. Не піддаючись тиску з боку міжнародних фінансових установ, уряд розширив контроль цін на природний газ.</p>
	3.2. Свобода праці	46,7 ↓	
	3.3. Грошова свобода	58,6 ↓	
4. Відкритість ринків	4.1. Свобода торгівлі	75,0 ↓	<p>Сукупна вартість експорту та імпорту 102,2% ВВП. Середня застосовувана тарифна ставка – 2,5%.</p> <p>Конфлікт з РФ стримує торговельні та інвестиційні потоки, а державні підприємства спотворюють економіку.</p> <p>Близько 64% дорослих українців мають доступ до банківських рахунків.</p>
	4.2. Свобода інвестицій	35,0 —	
	4.3. Фінансова свобода	30,0 —	

Активізація глобалізаційних процесів зумовила необхідність адаптації вітчизняної ринкової системи до світових тенденцій розвитку. Так, за висновками спеціалістів Швейцарського економічного інституту КОФ, Індекс глобалізації (рис. 1) якого вимірює економічні, соціальні та політичні аспекти

глобалізації національних ринків 203 країн світу [17], глобалізаційні тенденції зумовлюють активізацію розвитку внутрішніх ринків країн за рахунок зменшення транспортних і комунікаційних витрат.

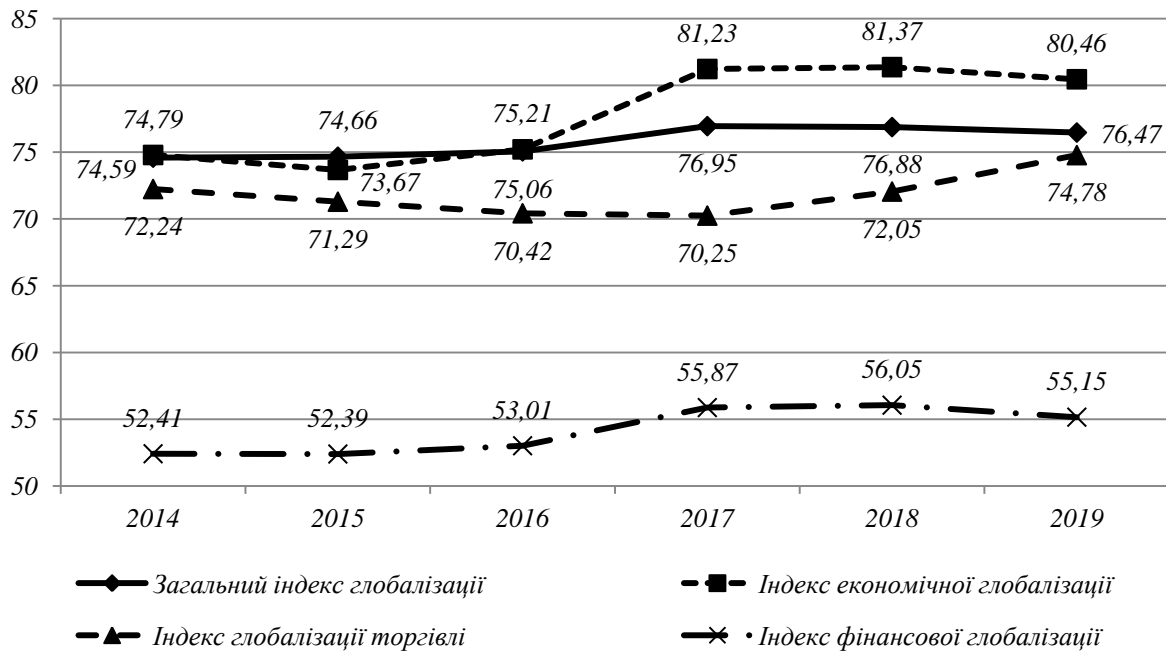


Рис. 1. Динаміка індексів глобалізації України у 2014-2019 рр. Джерело [17]

Інституційне запровадження заходів дерегуляції ринкових процесів та зниження міжнародних тарифів може мати істотний вплив на розвиток внутрішнього товарного ринку України внаслідок більш вільного руху капіталу та товарів. Відповідно, аналіз привабливості товарних ринків має орієнтуватись на тенденції світової економіки щодо відкритості та лібералізації зовнішньоекономічних зв'язків. Такі

дослідження зазвичай тісно корелюють з аналізом конкурентної ситуації на ринку і особливо актуалізуються щодо оцінювання підприємницького клімату економіки України. Оцінювання привабливості товарного ринку ми пропонуємо поетапний порівняльний аналіз показників ринкової доступності та можливостей досягнення економічних інтересів і конкурентоспроможності суб'єктів господарювання (табл. 3).

Таблиця 3

Поетапна характеристика проведення аналізу привабливості товарних ринків

Джерело: розроблено автором

Етап дослідження	Характеристика дослідження	Мета дослідження
Етап 1	Визначення економічних інтересів суб'єктів підприємництва на ринку	Дослідження цілей економічної діяльності
Етап 2	Аналіз можливостей ринкової взаємодії та попередній відбір цільових ринків	Виявлення потенційно привабливих товарних ринків
Етап 3	Дослідження ринкової доступності цільових ринків	Визначення інтегрованого показника ринкової доступності для обраних цільових ринків
Етап 4	Дослідження можливостей реалізації власних економічних інтересів на цільових ринках	Визначення інтегрованого показника можливостей реалізації власних економічних інтересів для обраних цільових ринків
Етап 5	Побудова матриці "ринкова доступність – можливість реалізації економічних інтересів"	Розподіл товарних ринків за ступенем привабливості та розробка ефективних стратегій проникнення на обрані ринки

Поza тим, що такий аналіз більше зосереджує увагу на розвитку суб'єктів господарювання, а не на загальні тенденції функціонування товарних ринків, цікавість в розрізі нашого дослідження викликають

аспекти вивчення доступності цільових ринків. Здійснення такого аналізу передбачає виокремлення факторів доступності, які формує низка кількісних та якісних показників (табл.4).

Агрегування інформації для оцінювання ринкової доступності*Джерело: розроблено автором*

Аналітичний сектор дослідження ринку	Показники аналізу	Джерела інформації
Глобально-економічне середовище	Рівень регіональної інтеграції Митні бар'єри	Законодавство України, статистичні дані, аналітичні звіти
Політико-правове середовище	Юридичні особливості Політична стабільність Узгодженість системи права України з міжнародним	Законодавство України, рейтинги інформаційних агентств, публікації маркетингових агентств
Економічне середовище ринку	Макроекономічна динаміка (ВВП, ВВП на душу населення, рівень інфляції) Стабільність валютного курсу Доступність ресурсів Розвиток ринкової інфраструктури	Національна статистика, публікації інформаційних агентств, звіти міжнародних організацій, статистичні довідники
Науково-технічне середовище ринку	Рівень розвитку науки та кваліфікація кадрів Технологія виробництва, яка вимагається на ринку Патенти і права	Інформаційні системи, маркетингові агентства
Особливості розвитку ринку	Ємність ринку, залежність від імпорту Рівень конкуренції Ступені і типи інтеграції Вхідні бар'єри	Національні статистичні довідники Галузеві періодичні видання

Обчислення інтегрованого показника ринкової доступності дозволяє визначити ступінь ринкової перспективності шляхом зіставлення потенційних ринкових можливостей і загроз. На нашу думку, перевагою описаної методики є можливість всебічного аналізу економічних, соціальних та політико-правових чинників впливу на привабливість товарного ринку, що відкриває широкі перспективи для прицільної розробки інституційних інструментів реформування.

Важливим елементом оцінювання товарних ринків дослідники вважають ринкову рівновагу, значна роль в становленні якої належить конкуренції. Так, О. Прогнімак стверджує, що намагання суб'єктів ринкового господарювання посісти високі конкурентні позиції зумовлює розробку ними стратегій максимізації прибутків, що не лише призводить до зниження собівартості продукції, але й стимулює інноваційну активність і впровадження ресурсозберігаючих технологій [10]. В ідеалі макроекономічна ринкова рівновага характеризує ситуацію вирівнювання сукупних попиту і пропозиції, хоча на практиці слід враховувати як цінові (ефекти процентної

ставки, багатства, імпорتنих закупівель), так і нецінові фактори попиту. В умовах конкуренції спостерігається пряма залежність сукупного попиту та обернена залежність сукупної пропозиції від ціни, натомість на монополізованих товарних ринках вектор залежності міняє напрямок на протилежний. Введення у ринкову систему держави в якості економічного суб'єкта ускладнює описану взаємодію, адже включаються інструменти інституційного впливу податкового і бюджетного регулювання розвитку товарного ринку. Податкові інструменти покликані забезпечувати стає економічне зростання товарного ринку з одночасним узгодженням загальнодержавних інтересів та ринкових цілей суб'єктів господарювання. Ефективність реалізації фіскальних механізмів потребує використання відповідних макрофінансових індикаторів (загальне податкове навантаження, частка централізації ВВП у бюджеті, фіскальне навантаження на працю тощо), вибір яких дозволяє управляти ризиками стабілізації ринку.

Висновки

На основі проведеного наукового дослідження з обраної теми та отриманих результатів варто зазначити наступне:

Оцінювання внутрішнього ринку має на меті досягнення оптимізації цієї складної економічної системи шляхом обрання найвідповіднішого варіанта порядку її функціонування. Другою метою оцінювання можна вважати ідентифікацію ринкової системи, що найкращим чином відповідає цілям розвитку національної економіки, та обґрунтування інституційних інструментів і важелів управління таким розвитком. Це потребує оцінювання як соціально-економічної ефективності внутрішнього ринку, так і ступеня його технологічної розвиненості та економічної перспективності. Результати оцінювання конкурентного стану товарного ринку можуть використовуватись органами державної влади

для розробки конкретних заходів в межах планування структурних змін та інституційних реформ на внутрішньому ринку. Водночас, аналіз обсягів реалізації продукту та виявлення ринкової частки суб'єкта господарювання не надає вичерпної інформації щодо його позиціонування та ефективності на визначеному сегменті ринку. Отож, це актуалізує проведення у подальшому досліджень конкурентної взаємодії учасників ринку на рівнях «виробник-держава», «виробник-виробник» і «виробник-споживач», передбачає аналіз товарних, географічних і часових ринкових меж. Крім того, є необхідність додаткового динамічного аналізу щодо рівнів прибутковості, рентабельності та ринкової продуктивності праці.

KLEPANCHUK O.Y.^{1*}

^{1*} Associate Professor, Department of Financial Management, Ivan Franko National University of Lviv, e-mail: o.klepanchuk@gmail.com, olha.klepanchuk@lnu.edu.ua, ORCID ID: 0000-0001-7764-614X

GOALS AND TOOLS OF RESEARCH OF THE DOMESTIC MARKET OF UKRAINE

The purpose. Analysis of the purpose of various tools for studying the effectiveness of the domestic market of Ukraine and the possibilities of their use to justify the institutional levers of market development management. **Methods.** A dynamic analysis of the structure of Ukraine's GDP by end use, analyzed the results of assessing the degree of economic freedom of market entities of Ukraine, studied the dynamics of indices of economic, financial, trade and general globalization of Ukraine. **The Results.** The main objectives of the internal market assessment are to identify the compliance of the market system with the objectives of the national economy and to substantiate the institutional tools and levers for managing such development. It is shown that a significant role in the positive dynamics of Ukraine's GDP is played by private consumption due to the growth of consumer sentiment. It was found that according to the rating of economic freedoms, Ukraine in 2019 occupied only 147 positions out of 180 surveyed countries, and among European countries, the Ukrainian domestic market was assessed as the least free. It is proved that the institutional implementation of measures to deregulate market processes can significantly enhance the free movement of capital and goods. Aggregated information to assess market availability, highlighting the factors of availability, which are formed by a number of quantitative and qualitative indicators. Further research is proposed to focus on the issues of competitive interaction of market participants at the levels of "producer-state", "producer-producer" and "producer-consumer", as well as dynamic analysis of levels of profitability, profitability and market productivity. **Scientific novelty.** A step-by-step comparative analysis of market availability indicators and opportunities to achieve economic interests and competitiveness of economic entities is proposed. The advantage of the methodology is the possibility of a comprehensive analysis of economic, social and political and legal factors influencing the attractiveness of the commodity market, which opens up prospects for targeted development of institutional tools for reform. **The practical significance.** The results of the assessment of the competitive state of the commodity market can be used by public authorities to develop specific measures within the framework of planning structural changes and institutional reforms in the domestic market.

Keywords: market system; GDP structure; globalization; economic freedom; consumer sentiment; capital movements; market availability; competitiveness; institutional regulation.

REFERENCES

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2019). *Makrofinansovi pokaznyky [Macroeconomic indicators]*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/> (in Ukrainian).
2. Didenko, I. V. (2017). *Metodychni zasady otsiniuvannya i prohnozuvannya koniunktury depozytnoho rynku Ukrainy [Methodical bases of estimation and forecasting of a conjuncture of the deposit market of Ukraine]*. Avtoreferat dys. kand. ekon. nauk, spets. 08.00.08. Sumy: SumDU. 21 s. (in Ukrainian).
3. Lylyk, I. V. (2018). Rynok marketynhovykh doslidzhen v Ukraini 2017 rik: ekspertna otsinka ta analiz UAM [Market research market in Ukraine 2017: expert assessment and analysis of UAM]. *Marketynh v Ukraini*, 2, 4-23 (in Ukrainian).
4. Lutchyn, N. P., & Karpova, Ya. Yu. (2011). Naukovi pidkhody do vyznachennia tovarnoho rynku [Scientific approaches to the definition of the commodity market]. *Aktualni problemy ekonomiky*, 3 (117), 63-67 (in Ukrainian).
5. Markovych, I. (2017). Ekonomichna svoboda ta ekonomichniy rozvytok: teoretyko-empyrychne doslidzhennia zviazku [Economic freedom and economic development: a theoretical and empirical study of communication]. *Zhurnal yevropeiskoi ekonomiky*, 13(2), 125-140 (in Ukrainian).
6. Minenko, V. L. (2012). Derzhavne rehuliuвання rynku pratsi ta zainiatosti naselennia u hlobalizovanomu sviti: stan ta tendentsii rozvytku [State regulation of the labor market and employment in a globalized world: the state and trends]. *Derzhavne budivnytstvo*, 1, 18-21 (in Ukrainian).
7. Minfin Ukrainy (2020). *Valovy vnurishnii produkt (VVP) v Ukraini 2020 [Gross domestic product (GDP) in Ukraine 2020]*. Retrieved from <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/> (in Ukrainian).
8. Okrepkyi, R. B., & Harhula, D. (2013). Koniunkturnyi analiz tendentsii rozvytku rynku, yoho stiiikosti ta tsyklichnosti [Market analysis of market trends, its stability and cyclicity]. *Innovatsiina ekonomika*, 5, 197-203 (in Ukrainian).
9. Pryhara, O. (2006). Metodyka analizu pryvablyvosti mizhnarodnykh tovarnykh rynkiv v umovakh hlobalizatsii svitohospodarskykh protsesiv [Methods of analyzing the attractiveness of international commodity markets in the context of globalization of world economic processes]. *Mizhnarodna ekonomichna polityka*, № 1 (4), 54-80 (in Ukrainian).
10. Prohnyimak, O. D. (2018). Inkluzyvnyi rozvytok Ukrainy: pereshkody i perspektyvy [Inclusive development of Ukraine: obstacles and prospects]. *Ekonomichniy visnyk Donbasu*, 1 (51), 187-197 (in Ukrainian).
11. Pukhtaievych, H. O. (2002). *Analiz natsionalnoi ekonomiky [Analysis of the national economy]*. Kyiv: Kyivskiy natsionalnyi ekonomichnyi universytet. 76 s. (in Ukrainian).
12. Das, S., Demirer, R., Gupta, R., & Mangisa, S. (2019). The effect of global crises on stock market correlations: Evidence from scalar regressions via functional data analysis. *Structural Change and Economic Dynamics*, 50, 132-147. <https://doi.org/10.1016/j.strueco.2019.05.007>.
13. Guzmán, A., Mehrotra, V., Morck, R., & Trujillo, M.-A. (2020). How institutional development news moves an emerging market. *Journal of Business Research*, 1, 300-319. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2019.10.009>.
14. Heritage Foundation (2020). *The Index of Economic Freedom – 2019*. Retrieved from <https://www.heritage.org/index/country/ukraine>.
15. Kim, H., & Song, J. (2017). Filling institutional voids in emerging economies: the impact of capital market development and business groups on M&A deal abandonment. *J Int Bus Stud*, 48 (3), 308-323.
16. Liedong, T. A., Peprah, A. A., Amartey, A. O., & Rajwani, T. (2020). Institutional voids and firms' resource commitment in emerging markets: A review and future research agenda. *Journal of International Management*, 100756. doi:10.1016/j.intman.2020.100756.
17. Savina, G., Haelg, F., Potrafke, N., & Sturm, J.-E. (2019). The KOF Globalisation Index. *Revisited, Review of International Organizations*, 14(3), 543-574. <https://doi.org/10.1007/s11558-019-09344-2>.
18. Zhu, X. (2019). Cross-correlations between the CSI300 index and commodity markets: Non-stationary principal component analysis (NSPCA). *Statistical Mechanics and its Applications*, 5291, 121534. <https://doi.org/10.1016/j.physa.2019.121534>.

Стаття надійшла до редакції: 02.10.2020

Received: 2020.10.02

УДК 796

ЛЕОНОВ Я.В.^{1*}^{1*} к.е.н., доц., Харківська державна академія фізичної культури, ORCID ID: 0000-0001-8837-5744**СТРАТЕГІЧНИЙ РОЗВИТОК СПОРТИВНОЇ ІНДУСТРІЇ**

У статті розглянуто роль спортивної індустрії в сучасних умовах соціально-економічного розвитку держави, Обґрунтовується дефініція "спортивна індустрія" та розкриваються змістовні характеристики, які їй властиві, розкрито особливості розвитку спортивної індустрії, доведено важливість застосування кластерного підходу до стратегічного розвитку спортивної індустрії, обґрунтовано механізм взаємодії в системі «держава – громадськість – наука – бізнес», який дозволить підвищити ефективність спільної діяльності економічних суб'єктів спортивної індустрії, розроблено організаційно-структурну модель спортивного кластеру. **Мета.** Визначити механізми розвитку спортивної індустрії в Україні в умовах прийнятого курсу сталого розвитку держави. **Методика.** У процесі дослідження використано емпірично-теоретичний метод, заснований на аналізі статистичних даних, структурний метод; порівняльного аналізу; абстрактно-логічного узагальнення. **Наукова новизна.** Запропоновано кластерний підхід, як механізм стратегічного розвитку спортивної індустрії виробництва якісного спортивного продукту та визначена роль державної політики у цьому процесі.

Ключові слова: стратегічний розвиток, спортивна індустрія, спортивний продукт, кластерний підхід, спортивний кластер, механізм взаємодії, баланс інтересів.

Постановка проблеми

Соціально-економічний розвиток сучасного суспільства відбувається в умовах комплексного інтенсивного впливу процесів глобалізації та децентралізації, інформатизації та цифровізації, стратегій розвитку та поведінкових моделей економічних суб'єктів. Головним напрямком державної політики є забезпечення ефективності діяльності економічних суб'єктів, управління процесом узгодження інтересів та координації зусиль держави, бізнесу, громадськості та науки.

Досвід розвитку держав-лідерів показує, що найбільш ефективним підходом у побудові системи економічного управління державою є кластерний. Перевага такого підходу: можливість концентрації зусиль економічних суб'єктів у створенні доданої цінності, формування нових умов розвитку традиційних і нових секторів економіки.

Світовий досвід розвитку кластерного підходу свідчить про позитивну динаміку, що відбувається у певних галузях і секторах економіки. Такому розвитку сприяє загострення конкуренції на ринку ресурсів (людських, енергетичних, інвестиційних) між крупними організаціями та середнім і малим бізнесом. З метою стратегічного розвитку кластера у побудові державної політики враховуються механізми стимулювання

інновацій, створення робочих місць, рівень розвитку інфраструктури, сучасні методи економічного управління розвитком промисловості, сільського господарства, енергетики, спортивної індустрії та ін. Тому впровадження кластерного підходу в практику управління є актуальним питанням у процесі формування державної політики, орієнтованій на економічне зростання та стійкий розвиток у довгостроковій перспективі.

Кластер розглядається як самостійна економічна система, інтегрована структура, яка суттєво впливає на розвиток економіки в цілому. Відповідно до цього постановка наукової задачі полягає у визначенні ролі кластерного підходу до стратегічного розвитку спортивної індустрії, розробці організаційно-структурної моделі спортивного кластеру.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Теоретичною основою наукових досліджень проблематики стратегічного розвитку спортивної індустрії, взаємодії держави, громадськості, бізнесу та науки у контексті сучасних тенденцій функціонування світової та національної економіки є праці вітчизняних і зарубіжних вчених: В. Андрєффа [1], Л. Гліненко [2], А. Двігун [3], М. Кізіма [4], Ф. Котлера [5], М. Портера [6] та ін. Однак, багато теоретичних і практичних питань щодо

стратегічного розвитку економічних систем в умовах турбулентного середовища потребують подальшого дослідження і вдосконалення. Важливим є визначення кластерного підходу у стратегічному розвитку спортивної індустрії, розробка оптимального механізму взаємодії в системі: «держава – громадськість – наука – бізнес», який дозволить підвищити ефективність спільної діяльності економічних суб'єктів спортивної індустрії.

Виклад основного матеріалу дослідження

Спорт давно вже став міжнародним культурним явищем, втіленням соціальних цінностей, патріотизму, успіху і слави, має позитивну динаміку зростання. На сучасному етапі відбувається становлення глобальної спортивної економіки, що охоплює крім основних видів діяльності, забезпечуючи: виробництво спортивних товарів та послуг, спортивну медицину і фармацію, спортивне право, спортивні ЗМІ та ін, що в цілому формує напрямок економіки - спортивну індустрію. Одночасно народжується і єдина світова культура спорту - культура комерційна, формується світова спортивна еліта – союз власників фірм - виробників товарів і розваг, очільників міжнародних спортивних організацій, спортсменів світового рівня.

Як у практичній діяльності, так і у спеціальній літературі з питань спортивної індустрії зустрічаються різні визначення терміну «спортивна індустрія». До цих визначень додається зростаючий різновид нових, що вводяться у в спортивно-економічний понятійний апарат в період значних суспільних змін.

Одним з перших, хто використовував поняття «спортивна індустрія», став Ф. Шааф [7]. Автор розглядає виробничі відносини, що складаються між людьми в процесі виробництва, розподілу, обміну та споживання тих специфічних продуктів, які виробляються в спортивної індустрії. Специфіка спортивного продукту полягає в тому, що його носієм завжди буде тільки людина. Тобто, в спортивній індустрії складаються економічні відносини між економічними суб'єктами з приводу використання спортивних продуктів.

Спортивна індустрія охоплює і відносини з приводу проведення спортивних змагань, трансферних угод, надання спортивно-оздоровчих послуг, управління спортивними спорудами, спонсорства, продажу прав на

телетрансляції, наукової діяльності в сфері спорту, підготовки кадрів. Крім того, останнім часом в спортивну індустрію включають численні квазі-ринки, які використовують у своїх інтересах потенціал спорту.

Слід також розрізняти поняття «спортивна індустрія» і «індустрія спорту». В першому випадку включені не тільки види діяльності, які пов'язані безпосередньо з фізичною активністю людей, а й з виробництвом, торгівлею, медициною, ставками і т.п. Під індустрією спорту розуміють виключно ту частину відносин, які виникають у зв'язку з тренуваннями і змаганнями. Спортивна індустрія відіграє важливу роль у розвитку індустрії спорту (спорту для всіх, спорту вищих досягнень), забезпечуючи сучасними і доступними спорудами, обладнанням, спортивними товарами і послугами. Основними продуктами спортивної індустрії є: спортивні події; спортивно-оздоровчі послуги для всього населення, формування позитивного іміджу держави на міжнародному рівні.

Таким чином, під терміном «Спортивна індустрія» розуміємо частину національної економіки, яка пов'язана з виробництвом, просуванням і збутом спортивних товарів, послуг, обладнання та ін., формуванням позитивного іміджу держави на міжнародному рівні, організацією і проведенням спортивних подій.

Тобто, спортивна індустрія є специфічною сферою діяльності, що зумовлено результатами людської діяльності та розвитку спортивно-оздоровчих послуг, які спрямовані на досягнення бажаного психофізіологічного, емоційного стану людини. Зважаючи на різноплановість спортивного продукту, їхніми покупцями є окремі особи, суб'єкти господарської діяльності, певні соціальні інститути та держава, які намагаються використати досягнення своїх спортсменів на найпрестижніших міжнародних змаганнях з метою поліпшення свого міжнародного іміджу.

Слід відзначити, що для держави пріоритетним завданням є підтримка та зміцнення здоров'я населення країни, одним із дієвих чинників чого є організації спортивної індустрії. За часів командної системи одне із провідних місць у спортивно-оздоровчому розвитку посідали добровільні фізкультурно-спортивні товариства, які відігравали помітну роль в організації спортивно-оздоровчої діяльності серед населення (проводили масові

спортивні змагання, здійснювали підготовку спортсменів високої кваліфікації). Головним джерелом їх фінансування були цільові кошти галузевих профспілок та членські внески.

На сьогодні стан здоров'я населення України можна вважати кризовим: з 1991 р. смертність в країні перевищує народжуваність; середня тривалість життя, очікувана при народженні, є чи не найнижчою за останні десятиліття; різниця у середній тривалості життя при народженні між чоловіками і жінками у багатьох регіонах країни досягає 10 і вище років, що перевищує біологічну розбіжність і відображає надсмертність чоловіків. Причинами кризи є: відсутність у значної частини населення навичок здорового способу життя; деструкція суспільства і незадовільне матеріальне становище населення; негативний вплив навколишнього природного середовища; не завжди достатня і доступна медична допомога. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, в 2019 році за рівнем стану здоров'я українці перебували на 93 місці із 169 країн світу. В Україні щороку від серцево-судинних захворювань помирають тисячі українців. Регулярні заняття фізичною культурою допомагають знизити рівень захворюваності на хвороби серцево-судинної системи до 36 %, зменшити негативний вплив на організм людини шкідливих звичок, підвищити рівень стресостійкості та уникнути проявів асоціальної поведінки, сприяти розвитку людини.

В Україні відбувається формування національного ринку спортивних продуктів. Основні характеристики цього ринку наступні:

1) Низький рівень попиту на спортивний продукт. В Україні станом на 2020 р. спортивно-оздоровчою діяльністю займається 14,7 % загальної чисельності населення країни (2018 р. – 14,3 %; 2017 р. – 13,7 %) [8]. Причиною цієї ситуації можна відзначити наступні чинники: низький рівень доходів населення, обмежений фонд вільного часу активного населення, відсутність реальних економічних стимулів зміцнення здоров'я;

2) Обмеженість пропозиції та невисока якість спортивного продукту внаслідок низького рівня матеріально-технічного, кадрового, наукового, організаційного, маркетингового, нормативно-правового, інформаційного забезпечення спортивної індустрії;

3) Повільні темпи формування необхідних елементів галузевого ринку (фінансова підтримка, залучення інвесторів, побудова сучасної інфраструктури).

Характер функціонування економіки України не сприяє створенню ринкових засад розвитку сфери фізичної культури і спорту. Економіка країни не досягла такого рівня розвитку, коли бізнес стає зацікавленим у виробництві якісного спортивного продукту. Про це свідчить невелика кількість спонсорів та їх низька активність у підтримці організацій спортивної індустрії.

У розвинутих країнах (Німеччина, Франція, США та ін.) з метою забезпечення ефективними інструментарієм та механізмами економічних суб'єктів здійснюється цільова кластерна політика. У європейській класифікації кластерів виділено 38 кластерів (спортивні товари, розваги, освіта, туризм, біотехнології, IT-технології, енергетика та ін.). На території ЄС понад 2 тисячі кластерів. У США на кінець 2019 року в кластерах було задіяно 57% всього працездатного потенціалу країни, а їх частка у ВВП склала 61%. Програми з розвитку кластерів мають понад 75 країн світу [9]. Порівняно зі світом в Україні досі немає чіткого нормативно-правового поля щодо формування кластерної політики.

Починаючи з 1970 р., розвинутими країнами в практику управління впроваджується кластерна модель розвитку економіки. Ця модель пов'язана з процесами дезінтеграції вертикально-інтегрованих організацій, основними чинниками яких стало підвищення складності у виробництві продукції та неефективність концентрації виробничих площадок у рамках однієї організації. Альтернатива – створення кластеру (співпраця різних виробників на взаємовигідній основі).

М. Портер дає наступне визначення кластеру – це група взаємопов'язаних організацій, які діють у визначеній сфері та взаємодоповнюють друг друга [6]. У приведеному визначенні кластеру акцентується увага на тому, що він є частиною єдиної системи.

Європейською практикою реалізації кластерної політики напрацьовано певні методи (форми) державної підтримки розвитку кластерів, а саме:

- Пряме фінансування (субсидії, займи);

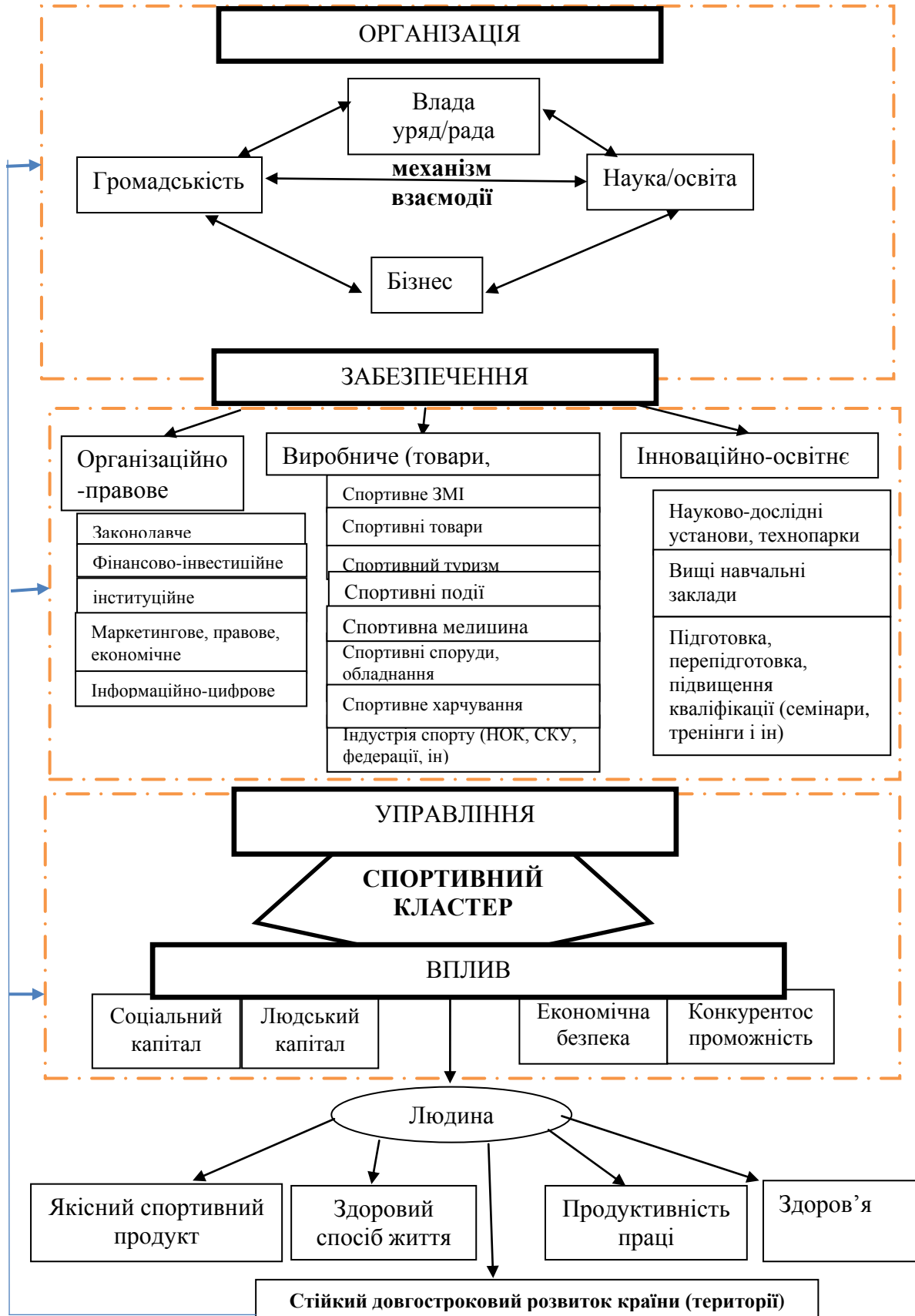


Рис. 1 – Організаційно-структурна модель спортивного кластеру.

Джерело: розроблено автором

- Пільгове оподаткування (податки, митні збори);
- Цільові дотації на наукові дослідження та впровадження інновацій;
- Створення венчурних (ризикових) фондів;
- Програми пошуку та залучення інвесторів та ін.

Спортивні кластери близькі до визначення потенційних кластерів, у яких істотні передумови формування кластеру навколо базових секторів.

Під спортивним кластером розуміється об'єднання організацій на підставі кооперативних, коопетиційних та конкурентних зав'язків, які відрізняються можливістю взаємного підсилення конкурентних переваг за рахунок досягнення синергетичного ефекту. У цьому випадку спортивний кластер формується з чітко визначеним єдиним центром (ядро кластеру), потужною кооперацією і коопетицією та об'єднує малі та середні організації. Такий підхід до формування поняття «спортивний кластер» характеризується, по-перше, самостійністю та економічним інтересом у створенні, по-друге, наявністю інноваційних основ функціонування. Тобто, спортивний кластер це мережева структура, яка включає владні інститути, бізнес-спільноти, громадськість, науку та сконцентровані навколо ядра (центра) конкурентоспроможної діяльності.

Слід відзначити, що держава не ініціює створення кластеру, але створює умови розвитку кластеру («правила гри») за допомогою податкової, бюджетної, кредитної, митної політики, створення та підтримка науково-дослідних центрів, спортивної інфраструктури. Таким чином, у формування кластерного підходу у стратегічному розвитку спортивної індустрії виокремимо принцип – тісний взаємозв'язок та взаємодія між

бізнесом, владою, наукою і громадськістю (рисунок 1).

Механізм взаємодії в системі «держава – громадськість – наука – бізнес» пропонується розуміти як сукупність принципів і методів, економічних та правових форм, технологій, організаційних структур за допомогою яких, будуються міжсекторальні відносини, і проявляється в конкретних формах економічних відносин. В межах загального механізму взаємодії пропонується виділяти спеціалізовані механізми, а саме, правовий, фінансовий, економічно-адміністративний, організаційно-інфраструктурний та інформаційно-комунікаційний.

Таким чином, кластерний підхід стратегічного розвитку спортивної індустрії дозволить скоординувати спортивну політику держави. Так, як розвиток кластерів «знизу» та аналіз умов розвитку малих та середніх організацій, визначення тенденцій та перспектив їх розвитку критично важливі для реалізації кластерного підходу у спортивній галузі.

Висновки

Стратегічний розвиток спортивної індустрії це не тільки соціально-економічний прогрес, але і одна з умов зростання продуктивності праці, поряд з такими чинниками як науково-технічний прогрес, підвищення кваліфікації та організація праці. Впровадження кластерного підходу у стратегічний розвиток спортивної індустрії виробництва якісного спортивного продукту з урахуванням впровадження інноваційних технологій, формуванні соціального і людського капіталу, створення умов збереження і зміцнення здоров'я людини дозволять підвищити конкурентоспроможність та забезпечити стійкий довгостроковий розвиток країни.

YAROSLAV LEONOV^{1*}

^{1*} Kharkiv State Academy of Physical Culture, Ph .D . (Economics), Associate Professor

STRATEGIC DEVELOPMENT OF THE SPORTS INDUSTRY

The article examines the role of the sports industry in modern conditions of the socio-economic development of the state, substantiates the definition of the concept of "sports industry" and reveals the content characteristics that are inherent in it, reveals the features of the development of the industry. the sports industry, the importance of applying the cluster approach to the strategic development of the sports industry is substantiated, the mechanism of interaction in the system "state - society - science - business" is substantiated, which will increase the efficiency of joint activities of economic entities in the sports industry, an organizational and structural model of a sports cluster

is developed. **Goal.** Determine the mechanisms for the development of the sports industry in Ukraine in the context of the adopted course of sustainable development of the state. **Methodology.** In the course of the research, an empirical-theoretical method based on the analysis of statistical data was used; structural method; comparative analysis; abstract logical generalization. Scientific novelty. The cluster approach is proposed as a mechanism for the strategic development of the sports industry for the production of a high-quality sports product and the role of state policy in this process is determined.

Keywords: strategic development, sports industry, sports product, cluster approach, sports cluster, interaction mechanism, balance of interests.

REFERENCES

1. Wladimir Andreff, Stefan Szymanski.(2006). Handbook on the economics of sport.
2. Hlinenko L.K. (2009). *Stratehichne upravlinnia rozvytkom biznes-system v ekonomitsi Ukrainy* [Strategic management of business systems development in the economy of Ukraine]. monograph. Lviv: Vydavnytstvo «Novyi svit - 2000».
3. Dvihun A. (2020). *Rozvytok osvity v Ukraini: suchasni vyklyky, stratehichni zavdannia.* [Development of education in Ukraine: modern challenges, strategic tasks]. Modern science: problems and innovations. Abstracts of the 7th International scientific and practical conference. SSPG Publish. Stockholm, Sweden
4. Kizim M.O.(2011). *Promyslova polityka ta klasterizatsiia ekonomiky Ukrainy.* [Industrial policy and clustering of Ukraine's economy]. monograph. Kharkiv.VD. INZhEK.
5. Kotler F., R.Berger, N. Bikhoff. (2020). *Strategicheskyy menedzhment po Kotleru: Luchshie priemy i metody* [Strategic management according to Kotler: The best techniques and methods]. Moscow. Alpina Pablisher.
6. Porter M. (2006). *Konkurentnaya strategiya. Metodika analiza otrasley i konkurentovyyu* [Competitive strategy. Methods of analysis of industries and competition]. Moscow. Alpina bizes buks.
7. Shaaf F.(1998). *Sportivnyy marketing.[Sports Marketing]*. Moscow. Filin.
8. Ministerstvo molodi ta sportu Ukrainy [Ministry of Youth and Sports of Ukraine]. Retrieved from <http://dsmsu.gov.ua/> [in Ukrainian]
9. European Commission website. Retrieved from <http://ec.europa.eu/europe2030> [in Ukrainian]

Стаття надійшла до редакції: 18.10.2020

Received: 2020.10.18

УДК 340.134:378 (045)

ЧАЙКА І.П.^{1*}

1* к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджменту ВНЗ Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі», e-mail: nchajca@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-8489-3015

АНАЛІЗ ЗАКОНОДАВЧИХ ЗМІН РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАКЛАДІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Мета. Стаття присвячена аналізу нормативно-правових актів, які регламентують діяльність закладів вищої освіти України, функцій державних органів виконавчої влади та змін у національній системі вищої освіти, пов'язаних з прагненням інтегруватись в Європейський освітній простір. У процесі дослідження використано загальнонаукові **методи:** історичний, системно-структурний аналіз, порівняльний аналіз, логічне узагальнення. **Результати.** У роботі проаналізовано дві останні редакції Закону «Про вищу освіту» та вплив змін, що відбулися, на роботу державних органів виконавчої влади і закладів вищої освіти (ЗВО). На основі офіційних документів окреслено основні здобутки та невирішені проблеми системи вищої освіти України, в тому числі щодо ефективності використання бюджетних коштів. Проаналізовано нові критерії розподілу державних коштів між ЗВО на основі їх рейтингування відповідно до результатів попередньої діяльності з метою створити фінансовий важіль впливу на якість національних освітніх послуг, побудову партнерства ЗВО з ринком праці та міжнародним освітнім товариством. **Практична значимість.** Окремі результати та узагальнення, зроблені в роботі, можуть бути використані як ЗВО, так і окремими фахівцями галузі вищої освіти для перегляду діяльності відповідно до сучасних вимог, а саме: активізації співпраці з представниками бізнесу, участі в міжнародних наукових проєктах з метою вдосконалення освітніх програм, диверсифікації джерел фінансування та ін., а отже для подальшого реформування української вищої освіти задля вирішення нагальних проблем, включно з покращенням її якості.

Ключові слова: вища освіта; ліцензування; акредитація; атестація; рейтингування закладів вищої освіти; ефективність функціонування закладу вищої освіти

Постановка проблеми

Сьогодні ми є свідками суттєвих зрушень у системі вищої освіти України, заснованих на законодавчих змінах і відповідному перегляді, перерозподілі функцій державних органів виконавчої влади. Так, фактичний початок діяльності Національного агентства із забезпечення якості вищої освіти (далі – Нацагентство) означав передачу йому певних регуляторних і контрольних функцій від Міністерства освіти і науки України (МОН). Розглянемо, як нині реалізується державна політика у сфері вищої освіти та як державні інститути контролюють діяльність ЗВО, їх ефективність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питання реформування національної системи вищої освіти наразі є об'єктом аналізу багатьох українських науковців. Особливої уваги заслуговує низка публікацій на зазначену тему Володимира Бахрушина [1, 2, 3]. В одній з останніх, від червня 2020 р., аналізуючи наслідки реформ та спостерігаючи реакцію на «істотний перегляд функцій

центрального органу виконавчої влади» членів освітньої спільноти, він зазначає: «З органів управління закладами вони (органи виконавчої влади) поступово трансформуються в органи розробки політик та «правил гри» у відповідних сферах. Спроби жорсткої регламентації і управління закладами зверху за відсутності в органів управління необхідних ресурсів ведуть лише до імітації процесів і поступової деградації системи. Втім, процес трансформації управління відбувається повільно і суперечливо» [3].

Формулювання цілей статті

Робота присвячена аналізу останніх змін в сфері контролю з боку держави діяльності ЗВО, ефективності їх функціонування на ринку освітніх послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження

В Україні державна політика регулювання освітньої діяльності у сфері вищої освіти реалізується на основі трьох процедур: ліцензування, акредитації, атестації. Результатом є отримання ЗВО дозвільних

документів на право здійснення освітньої діяльності. Ліцензування – «процедура визнання спроможності юридичної особи провадити освітню діяльність відповідно до ліцензійних умов провадження освітньої діяльності» [4], тобто це процедура державного визнання спроможності ЗВО розпочати діяльність, пов'язану із наданням освітніх послуг з певного напрямку. Ліцензування освітньої діяльності ЗВО провадиться відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» [5] та Постанови Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1187 «Про затвердження ліцензійних умов провадження освітньої діяльності закладів освіти» [6]. Ліцензування освітньої діяльності ЗВО спрямоване на забезпечення реалізації єдиної державної політики у сфері вищої освіти, захист економічних і соціальних інтересів держави, суспільства та окремих споживачів. До прийняття нової редакції Закону «Про вищу освіту» 16 січня 2020 року ліцензування послуг у сфері вищої освіти проводив центральний орган виконавчої влади — МОН.

Іншу важливу регуляторну та контрольну функцію — акредитацію ЗВО та їх освітніх програм, а також курування системи здобуття наукових ступенів з 2019 року передано від МОН до Нацагентства. Повноваження Нацагентства, порядок акредитації ним освітньої програми та інституційної акредитації ЗВО визначені Законом України «Про вищу освіту» (Статті 18, 25). Акредитація ЗВО здійснюється згідно «Положення про акредитацію вищих навчальних закладів і спеціальностей у вищих навчальних закладах та вищих професійних училищах», затвердженого Постановою № 978 від 9.08.2001 р. [7]. Відповідно до законодавства України, акредитація ЗВО – це державне визнання його статусу (присвоєння або підтвердження рівня акредитації), а акредитація освітньої програми - оцінювання освітньої програми та/або освітньої діяльності ЗВО за цією програмою на предмет забезпечення та вдосконалення якості вищої освіти [4].

В освітній сфері України також розроблено систему атестації педагогічних працівників. Вона регламентується Законами України «Про освіту» [8], «Про вищу освіту» [4], «Порядком підвищення кваліфікації педагогічних і науково-педагогічних

працівників», затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 21 серпня 2019 р. № 800 [9]. Атестація педагогічних працівників — це комплексне оцінювання їх педагогічної діяльності, згідно якої визначається рівень кваліфікації педагогічного працівника, його відповідність займаній посаді, присвоюється кваліфікаційна категорія, педагогічне звання. Обов'язкову атестацію у сфері вищої освіти проходять педагогічні та науково-педагогічні працівники професійно-технічних навчальних закладів. Науково-педагогічні працівники університетів, інститутів, академій мають професійно розвиватися за рахунок постійної самоосвіти та участі у програмах підвищення кваліфікації. Згідно статей 57 і 60 Закону України «Про вищу освіту» науково-педагогічні працівники мають право на підвищення кваліфікації, стажування не рідше одного разу на п'ять років, а ЗВО його забезпечує [4]. Результати підвищення кваліфікації та проходження стажування враховуються під час проведення атестації науково-педагогічних працівників, під час обрання на посаду за конкурсом чи укладення трудового договору. Також питання підвищення кваліфікації науково-педагогічними працівниками вивчаються під час акредитації освітніх програм.

Перелічені вище процедури регулювання освітньої діяльності у сфері вищої освіти є комплексною оцінкою ефективності функціонування ЗВО, запровадженою державою. Реалізацію державної політики у межах зазначених процедур покладено на два органи: МОН України та Нацагентство. З огляду на те, що фактичне розмежування функцій цих органів управління відбулось лише в 2019 році, тривають процеси узгодження проведення згаданих процедур.

Так, на офіційному сайті Нацагентства оприлюднене «Рішення... стосовно узгодження процесів ліцензування освітньої діяльності та акредитації освітніх програм» [10] за підписом його голови Сергія Квіта. Рішення було прийнято як реакція Нацагентства на ситуацію, яка склалась на каналі міжнародного студентського обміну, а саме: з одного боку «на даний час частково або повністю відмовились від визнання дипломів українських ЗВО» більше десяти країн, спостерігається «падіння якості навчання для іноземних студентів», з іншого, не зважаючи на це, відмічене суттєве

збільшення ліцензованих обсягів набору іноземних студентів. Так, Нацагентство констатує, що тільки з січня по квітень 2019 р. було розширено ліцензовані обсяги на 8520 осіб.

У зв'язку з цим 27 листопада 2019 р. Нацагентство звернулось до МОН із пропозиціями ліквідувати департамент ліцензування МОН як неефективний та відмовитись від процедури ліцензування у сфері вищої освіти, зробивши відповідні зміни у Законі «Про вищу освіту». Як альтернатива ліцензуванню було запропоновано «передати функції

ліцензування Нацагентству в якості першої акредитаційної експертизи освітньої діяльності» [10].

16 січня 2020 року було прийнято нову редакцію Закону «Про вищу освіту», в якій внесені зміни до статті 24 «Ліцензування освітньої діяльності» у відповідності до Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо вдосконалення освітньої діяльності у сфері вищої освіти» від 18 грудня 2019 р. Порівняння змін у процедурі ліцензування наведено у табл. 1.

Таблиця 1

Аналіз змін законодавчих умов ліцензування

Джерело: [розробка автора на основі 4]

Параметр аналізу	Редакція Закону «Про вищу освіту» від 01.01.19 Стаття 24. Ліцензування освітньої діяльності	Редакція Закону «Про вищу освіту» від 16.01.20 Стаття 24. Ліцензування освітньої діяльності
1	2	3
Орган, який видає ліцензію на освітню діяльність ЗВО	Пункт 1: «... центральним органом виконавчої влади у сфері освіти і науки» (МОН);	Пункт 1: «... визначеним Кабінетом Міністрів України органом ліцензування...»;
Коментар: У редакції Закону 2019 р. стаття 13 «Повноваження центрального органу виконавчої влади у сфері освіти і науки» серед іншого містить: Пункт 9: «здійснює ліцензування освітньої діяльності у сфері вищої освіти та контроль за дотриманням вимог ліцензійних умов відповідно до законодавства»; Пункт 22: «розробляє ліцензійні умови провадження освітньої діяльності та подає їх на затвердження Кабінету Міністрів України»; У редакції Закону 2020 р. у статті 13 пункт 9 у попередній редакції відсутній, пункт 22 залишено у попередній редакції;		
Документи, які подає ЗВО як запит на ліцензування	Пункт 2: ... заявник подає Нацагентству письмову заяву та документи, що підтверджують відповідність заявника стандарту освітньої діяльності...; Пункт 3: ... заявник подає МОН письмову заяву та експертний висновок Нацагентства;	Пункт 2: «.. здобувач ліцензії подає до органу ліцензування через Єдину державну електронну базу з питань освіти заяву та документи, що підтверджують відповідність забезпечення освітнього процесу заявника ліцензійним умовам провадження освітньої діяльності у сфері вищої освіти»;
Коментар: У редакції Закону 2020 р. відсутні вимоги попереднього отримання експертного висновку Нацагентства перед подачею заяви до органу ліцензування		
Підстави анулювання ліцензій та хто приймає рішення	Пункт 10: - заява ЗВО про припинення освітньої діяльності; - виявлення недостовірних відомостей у документах, поданих для ліцензування; - невиконання ЗВО протягом року розпорядження МОН про усунення порушення стандарту освітньої діяльності. Рішення про анулювання ліцензії	Пункт 4 (крім тих, що містились у попередній редакції Закону): - акт про відмову ЗВО у проведенні органом ліцензування перевірки; - відсутність провадження освітньої діяльності ліцензіатом..., що передбачає присвоєння професійної кваліфікації з професій, для яких запроваджено додаткове регулювання, протягом 365 днів.

	не може бути прийнято стосовно ЗВО, який має чинний сертифікат про акредитацію освітньої програми. Рішення про анулювання ліцензії приймає МОН.	
Коментар: Згідно редакції Закону 2020 р. у разі відмови у проведенні органом ліцензування перевірки ЗВО «втрачає право провадити всі види освітньої діяльності у сфері вищої освіти»; Після прийняття спеціальних нормативних актів буде скасовано ліцензування деяких спеціальностей, окрім тих, які належатимуть до «регульованих професій» - таких, що передбачають особливо відповідальну роботу: діяльність у правничій сфері, атомній енергетиці, медицині, військовій службі тощо.		
1	2	3
Підстави для звуження ліцензійних обсягів	Не передбачено	Пункт 5: - заява ЗВО про звуження провадження освітньої діяльності; - акт про виявлення порушень ліцензійних умов ... на певному рівні вищої освіти або за певною освітньою програмою, що передбачає присвоєння професійної кваліфікації з професій, для яких запроваджено додаткове регулювання; - встановлення факту використання менше 50 % ліцензованого обсягу в кожний рік прийому... за певним рівнем вищої освіти або за певною освітньою програмою, що передбачає присвоєння професійної кваліфікації з професій, для яких запроваджено додаткове регулювання.
Коментар: До 2020 року Законом не було передбачено прийняття рішення про звуження провадження освітньої діяльності у сфері вищої освіти.		

З таблиці видно, що внесені зміни є досить суттєвими. Як повідомляє онлайн-видання «Бюджетник» [9], МОН поінформувало, що ліцензування освітньої діяльності у сфері вищої освіти призупинено до затвердження нової редакції Ліцензійних умов провадження освітньої діяльності; порядку проведення візної ліцензійної експертизи при ліцензуванні освітньої діяльності вперше; переліку професій, для яких запроваджується додаткове регулювання.

Окремо зазначимо, що у новій редакції Закону, на відміну від попередньої, чітко не визначено, який саме орган буде здійснювати ліцензування. Тобто, сьогодні ми є свідками суттєвих змін державної політики регулювання сфери вищої освіти.

Ще одним напрямом оцінки ефективності функціонування ЗВО є аудит використання виділених їм бюджетних коштів, який щороку проводить Рахункова палата України — державний колегіальний орган, який діє від імені Верховної Ради. Щороку на офіційному сайті Рахункової палати оприлюднюються звіти про такий аудит в розрізі державних замовників на підготовку кадрів ЗВО. Розглянемо результати аудиту 2019 р. двох великих замовників на підготовку кадрів ЗВО — Міністерства охорони здоров'я (МОЗ) [12] і Міністерства внутрішніх справ (МВС) [13] (табл. 3). Потреба такої оцінки викликана в першу чергу не необхідністю проаналізувати соціально-економічну ефективність функціонування вишу для держави та суспільства, а скоріше направлена на запобігання нецільового використання бюджетних коштів, виділених профільним міністерствам.

Результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів, виділених державним замовникам на підготовку кадрів ЗВО (станом на 2017-2018 р.)

Джерело: [згруповано автором на основі 12, 13]

Критерій аудиту	Державний замовник на підготовку кадрів	
	МОЗ (сфера управління — 14 ЗВО)	МВС (сфера управління — 7 ЗВО)
1	2	3
Забезпечення цільового використання бюджетних коштів	Не забезпечено належне виконання функцій, зокрема в частині належного контролю за використанням коштів ЗВО, а також своєчасність і повноту прийняття управлінських рішень у цій сфері. Через дефіцит бюджетних призначень кошти державного бюджету (2,2 млрд грн) переважно спрямовувалися на забезпечення оплати праці науково-педагогічних працівників ЗВО та виплату стипендій.	У цілому забезпечено (бюджет понад 3,2 млрд грн). Водночас існуюча система підготовки кадрів ЗВО МВС є малоефективною, затратною, орієнтованою переважно на надання платних освітніх послуг і такою, що не відповідає реальним кадровим потребам МВС.
Випуск і розподіл фахівців	Не виконано показники державного замовлення з прийому (1335 осіб) і випуску (163 особи). Окремими випускниками не виконується норма щодо відпрацювання не менше трьох років після завершення навчання. Контроль за своєчасним прибуттям випускників до місця проходження інтернатури окремими ЗВО не здійснюється: у 2017-2018 рр. не приступили до навчання в інтернатурі 6,2 % і 16,9 % випускників відповідно. Відсутній контроль за відпрацюванням випускників, які отримали одноразову адресну грошову допомогу.	ЗВО здійснили випуск 24,1 тис. фахівців, з яких лише 7,3 тис. осіб розподілена в Національну поліцію України та Експертну службу МВС. Решта дипломованих фахівців (16,8 тис. осіб) обирали вільне працевлаштування.
Механізм формування держзамовлення на підготовку фахівців	Відсутність взаємодії МОЗ з Мінекономрозвитку призвело до невиконання функцій з формування державного замовлення на підготовку медичних і фармацевтичних кадрів, відсутності взаємозв'язку між затвердженими обсягами державного замовлення і коштами, передбаченими на їх виконання. З дозволу МОН і МОЗ ЗВО самостійно здійснювали перерозподіл вакантних місць державного замовлення між спеціальностями, галузями знань і формами навчання без урахування потреб галузі у відповідних фахівцях, керуючись лише попитом абітурієнтів.	Неефективний: пріоритет надавався завантаженню ЗВО відповідно до ліцензійних обсягів. Затверджені у держзамовленні 2017 р. обсяги підготовки фахівців для Національної поліції перевищили визначену нею потребу на 687 осіб, що є ризиком їх не працевлаштування за фахом у подальшому. Збільшується ліцензований обсяг з підготовки фахівців за нехарактерними для МВС спеціальностями, працевлаштування за якими в органах системи МВС є малоймовірним («Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії», «Менеджмент», «Фінанси, банківська справа та страхування», «Туризм» тощо). За період, охоплений аудитом, 295 випускників ЗВО МВС звільнилися зі служби в поліції, не відпрацювавши три роки після закінчення навчання.

Дані, наведені у табл. 2 свідчать про те, що аудит двох державних замовників виявив їх недостатню ефективність у сфері

використання бюджетних коштів, виділених на підготовку кадрів підпорядкованим їм ЗВО.

Критерії розподілу державних коштів між ЗВО (станом на 2020 р.)

Джерело: [розробка автора на основі 16]

Складова показника	Нормативні значення показника	Вплив на ефективність функціонування ЗВО
Розрахунковий контингент здобувачів вищої освіти	Розраховується на основі встановлених індексів: рівня вищої освіти: $0,5 \geq i \leq 1$ форми здобуття освіти: $0,35 \geq i \leq 1$ спеціальності: $1 \geq i \leq 3$	Відповідно до запиту українського ринку праці стимулюється розвиток технічних спеціальностей (наприклад, спеціальності «Архітектура та містобудування», «Авіаційний транспорт» отримали $i=2$) за другим (магістерським) рівнем вищої освіти ($i=1$) денної або дуальної форми її здобуття ($i=1$). Протягом 2021-2023 рр. питома вага показника буде зменшуватись
Показник масштабу діяльності	Розраховується на основі встановлених коефіцієнтів відповідно до кількості осіб, що навчаються за держзамовленням: до 1000 осіб — 0,8; від 1000 до 2999 осіб — 1; від 3000 до 5999 осіб — 1,2; від 6000 до 9999 осіб — 1,4; від 10000 осіб — 1,5;	Має на меті стимулювати ЗВО до об'єднання задля ефективного використання ресурсів, акумулювати фінансові ресурси в сильніших ЗВО
Показник регіональної підтримки	Розраховується на основі встановлених коефіцієнтів: 1 - для ЗВО м. Києва; 1,03 - для ЗВО м. Львова та м. Харкова; 1,07 — для ЗВО інших міст.	Покликаний згладити вплив сталої тенденції відтоку абітурієнтів у великі міста на фінансування регіональних ЗВО
Показник наукової діяльності	Розраховується на основі обсягу надходжень від наукової діяльності на одного штатного науково-педагогічного працівника: до 500 грн — 1; 501-2000 грн — 1,1; 2001-5000 грн — 1,2; 5001-10 000 грн — 1,3; 10 001-20 000 грн — 1,4; більше 20 001 грн — 1,5.	Стимулює ЗВО до участі в проектах міжнародного наукового співробітництва, виконання робіт та послуг для бізнесу задля збільшення фінансування та диверсифікації його джерел
Показник міжнародного визнання	Приймається рівним: 1,1 - для ЗВО, порядковий номер якого в одному з міжнародних рейтингів не перевищує 1000; 1 - в інших випадках. Для Формули враховується один з рейтингів: QS World University Rankings, The Times Higher Education World University Rankings, Academic Ranking of World Universities.	Стимулює ЗВО працювати над своєю впізнаваністю і визнанням у світі за чіткою траєкторією, визначеною міжнародними рейтингам, що дозволить активніше залучати іноземних студентів.
Показник працевлаштування випускників	Приймається рівним 1 у 2020 р. Буде досліджуватись МОН з 2021 р.	Має стимулювати ЗВО підвищувати якість освіти, співпрацювати з роботодавцями для розробки та вдосконалення ОП, сприяти працевлаштуванню випускників.

Також одним з підходів до оцінки ефективності функціонування ЗВО в Україні є їх рейтингування. Декілька національних та

міжнародних методик формування рейтингів було розглянуто нами у [14]. Новацією для української вищої освіти 2020 року стало

впровадження розподілу коштів з державного бюджету між ЗВО на основі врахування показників їх діяльності, тобто відповідного рейтингування. Згідно повідомлення, розміщеного на офіційному сайті МОН України, «розрахунок обсягу фінансування у 2020 році робився МОН за конкретними показниками, серед яких: масштаб університету; контингент; регіональний коефіцієнт; позиції у міжнародних рейтингах; обсяг коштів на дослідження, які університет залучає від бізнесу чи з міжнародних грантів» [15]. Починаючи з 2021 року до них додається показник працевлаштування випускників, який буде досліджуватись МОН через відповідну онлайн-систему.

Розрахунок фінансування ЗВО, які здійснюють підготовку здобувачів вищої освіти за державним замовленням, проводиться відповідно затвердженої «Формули розподілу видатків державного бюджету на вищу освіту між закладами вищої освіти» [16], (далі — Формула), що, за задумом авторів, покликана сприяти розвитку вищої освіти в регіонах, підтримати технічні спеціальності в профільних університетах, стимулювати якість надання освітніх послуг та будувати партнерство з національним ринком праці та міжнародним освітнім товариством. Важливим є те, що з 1 січня 2021 р. ЗВО приватної форми власності отримають право на підготовку здобувачів вищої освіти за державним замовленням з відповідним фінансуванням згідно цієї Формули.

Розглянемо, які саме показники враховуються під час розрахунку фінансування ЗВО, що здійснюють підготовку здобувачів вищої освіти за державним замовленням та як ці показники впливають на підвищення ефективності їх функціонування (табл. 3).

Окремо зазначимо, що, згідно Формули, у 2020 р. отримали фінансування лише ЗВО державної форми власності, які належать до сфери управління МОН (крім Київського національного університету імені Тараса Шевченка). Завдяки такому розрахунку 17 університетів отримали збільшення фінансування на понад 15 мільйонів гривень [15]. Таким чином, отримавши фінансування залежно від результатів своєї роботи, вони

отримали визнання з боку держави і наукової спільноти та стимул розвиватись далі. Фінансування ЗВО державної форми власності, що належать до сфери управління інших державних замовників, ЗВО приватної форми власності та Київського національного університету імені Тараса Шевченка буде розраховуватись за Формулою, починаючи з першого січня 2021 р. Це є кроком до фінансування ЗВО на підставі критеріїв якості їх діяльності, фінансовим важелем впливу на їх розвиток.

Висновки

В результаті проведених досліджень виявлено наступне: державна політика регулювання освітньої діяльності у сфері вищої освіти, яка реалізується на основі ліцензування, акредитації та атестації, зазнає сьогодні суттєвих змін, пов'язаних з прагненням України інтегруватись у європейський освітній простір. Аудит, проведений Рахунковою палатою України, наочно демонструє проблеми, які притаманні всій вищій освіті України: до тепер в країні пріоритети розвитку системи вищої освіти є не достатньо чітко опрацьованими; відсутнє належне обґрунтування реальних потреб у підготовці кадрів навіть за державним замовленням; ЗВО масово готують фахівців не за профілем закладу освіти, керуючись попитом абітурієнтів, а не реальними потребами економіки країни; ЗВО спрямовують свої дії насамперед на нарощування можливостей з підготовки кадрів, не узгоджуючи їх з реальними потребами ринку праці; як наслідок — велика кількість випускників в подальшому працюють не за отриманими спеціальностями або виконують роботи, що не вимагають вищої освіти.

Результати роботи можуть бути використані ЗВО, зокрема при плануванні й розробці нових освітніх програм. В подальшому необхідно розглянути, яким чином може бути оцінена ефективність функціонування українських ЗВО з позицій стейкхолдерів та запропонувати маркетинговий механізм співпраці ЗВО з ними.

CHAIKA I.^{1*}

1* Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Management of Higher Educational Institution of Ucoopspilka «Poltava University of Economics and Trade», e-mail: nchajca@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-8489-3015

ANALYSIS OF LEGISLATIVE CHANGES IN REGULATING THE ACTIVITIES OF HIGHER EDUCATIONAL INSTITUTIONS

Goal. The article is devoted to the analysis of normative legal acts regulating the activity of higher education institutions of Ukraine, functions of state executive bodies and changes in the national system of higher education related to the desire to integrate into the European educational space. The study uses general scientific **methods:** historical, system and structural analysis, comparative analysis, logic synthesis. **Results.** The paper analyzes the last two versions of the Law "On Higher Education" and the impact of changes that have taken place on the work of state executive bodies and institutions of higher education (HEI). On the basis of official documents, the main achievements and unresolved problems of the higher education system of Ukraine are outlined, including the effective use of budgetary funds. New criteria for the distribution of public funds among higher educational institutions on the basis of their ranking in accordance with the results of previous activities are analyzed in order to create financial leverage to influence on the quality of national educational services, the structure of HEI partnerships with the labour market and international educational society. **Practical significance.** Some results and generalizations made in the paper can be used by both HEI and individual specialists in the field of higher education to review activities in accordance with modern requirements, namely: increased cooperation with business, participation in international research projects to improve educational programs, diversification of funding sources, etc., and thus, for further reform of Ukrainian higher education to solve pressing issues, including improving its quality.

Keywords: higher education; licensing; accreditation; certification; ranking of higher educational institutions; the effectiveness of the higher educational institution.

REFERENCES

1. Bakhrushyn V. (2013). Shho take yakistj vyshhoji osvity i jak jiji vymirjuyutj? [What is the quality of higher education and how is it measured?]. Osvitnja polityka: Portal ghromadsjkykh ekspertiv. Retrieved from: <http://education-ua.org/ru/articles/100-shcho-take-yakist-vishchoji-osviti-i-yak-jiji-vimiryuyut> [in Ukrainian].
2. Bakhrushyn V. (2014). Pokaznyky ta kryteriji ocinjuvannja vyshhykh navchaljnykh zakladiv. [Indicators and evaluation criteria of higher education institutions]. Osvitnja polityka: Portal ghromadsjkykh ekspertiv. Retrieved from: <http://education-ua.org/ua/articles/189-pokazniki-ta-kriteriji-otsinyuvannya-vishchikh-nav%20chalnikh-zakladiv> [in Ukrainian].
3. Bakhrushyn V. (2020). Universytetam treba daty biljshe svobody. [Universities need to be given more freedom]. Osvita.UA. Retrieved from: <http://osvita.ua/blogs/74314/> [in Ukrainian].
4. Pro vyshhu osvitu: Zakon Ukrainy vid 01.07.2014 r. № 1556-VII. [On higher education: Law of Ukraine of 01.07.2014 № 1556-VII]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-18> [in Ukrainian].
5. Pro licenzuvannja vydiv ghospodarskoji dijalnosti: Zakon Ukrainy vid 02.03.2015 r. № 222-VIII. [On licensing of economic activities: Law of Ukraine of March 2, 2015 № 222-VIII]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19> [in Ukrainian].
6. Pro zatverdzhennja licenzijnykh umov provadzhennja osvitnoji dijalnosti zakladiv osvity: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.12.2015 r. № 1187. [On approval of licensing conditions for educational activities of educational institutions: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 30.12.2015 № 1187]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1187-2015-%D0%BF> [in Ukrainian].
7. Polozhennja pro akredytaciju vyshhykh navchaljnykh zakladiv i specialjnosteju u vyshhykh navchaljnykh zakladakh ta vyshhykh profesijnykh uchylshhakh: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 09.08.2001 r. № 978. [Regulations on accreditation of higher educational institutions and specialties in higher educational institutions and higher vocational schools: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 09.08.2001 № 978]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/978-2001-%D0%BF#n18> [in Ukrainian].
8. Pro osvitu: Zakon Ukrainy vid 05.09.2017 r. № 2145-VIII. [On education: Law of Ukraine of 01.07.2014 № 1556-VII]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-19#Text> [in Ukrainian].
9. Porjadok pidvyshhennja kvalifikaciji pedagoghichnykh i naukovopedagoghichnykh pracivnykiv: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21 serpnja 2019 r. № 800. [Procedure for professional development of pedagogical

and scientific-pedagogical workers: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of August 21, 2019 № 800]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/800-2019-%D0%BF> [in Ukrainian].

10. Rishennja Nacionaljnogho aghentstva iz zabezpechennja jakosti vyshhoji osvity vid 27 lystopada 2019 r. stosovno uzghodzhennja procesiv licenzuvannja osvitnjoji dijajlnosti ta akredytaciji osvitnikh proghram. [Decision of the National Agency for Quality Assurance in Higher Education of November 27, 2019 regarding the coordination of processes for licensing educational activities and accreditation of educational programs]. Retrieved from: <https://naqa.gov.ua/wp-content/uploads/2019/11/%d0%a0%d1%96%d1%88%d0%b5%d0%bd%d0%bd%d1%8f%d0%9b%d1%96%d1%86%d0%b5%d0%bd%d0%b7%d0%9e%d0%b1%d1%81%d1%8f%d0%b3.pdf> [in Ukrainian].

11. Licenzuvannja osvitnjoji dijajlnosti pryzupynyly. [Licensing of educational activities has been suspended. State Employee: online edition]. (2020). Bjudzhetnyk: onlajn-vydannja. Retrieved from: <https://www.budgetnyk.com.ua/news/2400-ltsenzuvannya-osvtno-dyalnost-prizupinili> [in Ukrainian].

12. Zvit pro rezuljtaty audytu efektyvnosti vykorystannja koshtiv derzhavnogho bjudzhetu, vydilenykh Ministerstvu okhorony zdorov'ja Ukrajiny na pidghotovku medychnykh, farmacevtychnykh kadriv vyshhymy navchaljnymy zakladamy, ta stanu vykorystannja i rozporjadzhennja ob'jektamy derzhavnoji vlasnosti, nalezhnymy derzhavi materialjnymy, inshymy aktyvamy, shho majutj finansovi naslidky dlja derzhavnogho bjudzhetu. [Report on the results of the audit of the effectiveness of the use of state budget funds allocated to the Ministry of Health of Ukraine for the training of medical and pharmaceutical personnel by higher educational institutions, and the state of use and disposal of state property, state-owned material and other assets that have financial harm for the state budget]. (2019). Kyjiv: Rakhunkova palata. Retrieved from: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/8-2_2019/zvit_8-2_2019.pdf [in Ukrainian].

13. Zvit pro rezuljtaty audytu efektyvnosti vykorystannja bjudzhetnykh koshtiv, vydilenykh Ministerstvu vnutrishnikh sprav Ukrajiny na pidghotovku kadriv vyshhymy navchaljnymy zakladamy iz specyfichnymy umovamy navchannja. [Report on the results of the audit of the effectiveness of the use of budget funds allocated to the Ministry of Internal Affairs of Ukraine for the training of personnel by higher education institutions with specific training conditions]. (2019). Kyjiv: Rakhunkova palata. Retrieved from: http://old.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16760722/Zvit_14_2_2019.pdf?subportal=main [in Ukrainian].

14. Chaika I. (2020). Analysis of the Ukrainian higher education market. Galician economic journal (Tern.), vol. 62, no 1, pp. 91-101 [in Ukrainian].

15. Biljshe ghroshej – syljnishym. MON opublikovalo rozpodil derzhfinansuvannja universytetiv u 2020 roci. [More money – for stronger. The Ministry of Education and Science has published the distribution of state funding for universities in 2020]. (2020). Oficijnyj sajt Ministerstva osvity i nauky. Retrieved from: <https://mon.gov.ua/ua/news/biljshe-groshej-silnishim-mon-opublikovalo-rozpodil-derzhfinansuvannya-universitetiv-u-2020-roci> [in Ukrainian].

16. Pro rozpodil vydatkiv derzhavnogho bjudzhetu mizh zakladamy vyshhoji osvity na osnovi pokaznykiv jikh osvitnjoji, naukovoji ta mizhnarodnoji dijajlnosti: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrajiny vid 24 ghrudnja 2019 r. № 1146. [On the distribution of state budget expenditures among higher education institutions on the basis of indicators of their educational, scientific and international activities: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of December 24, 2019. № 1146]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1146-2019-%D0%BF> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції: 09.10.2020

Received: 2020.10.09

УДК 334:331

KHMUROVA V.^{1*}, LIKARCHUK L.²

1* PhD, Associate Professor, Associate Professor, Department of Management, Kyiv National University of Trade and Economics, e-mail: chydo@ukr.net

2 Senior Lecturer, Department of Foreign Philology and Translation, Kyiv National University of Trade and Economics, e-mail: likarchuk@gmail.com

STATE INTERESTS IN PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP PROJECTS

Objective. The article addresses the issue of determining every participant's interests in development projects, especially the state interests. **Methods.** To solve this scientific problem it is applied a structural method of comparative analysis in abstract-logical generalization. On the basis of the analysis of literary sources and the existing work experience, the possible variants of state participation in the projects and the peculiarities of their application were identified. The problems of estimating the role of each project participant in uncertainty are identified. **Results.** On the basis of the literary sources analysis and the existing work experience the possible variants of state participation in the projects and the peculiarities of their application were identified. The problems of estimating the each project participant role in uncertain environment are identified. **Practical relevance of the research.** The main provisions of the scientific article will provide an opportunity to provide prospects of the state involvement in projects at the expense of the mentioned factors, taking into account its interests and the perspectives of private partners.

Keywords: projects, partnership, state, public-private partnership, founders interests

Problem Statement

The modern development of public-private partnerships provides opportunities to address the immediate and most pressing today issues. But the lack of this type of partnership particularities understanding and the ability to take into account the state interests or the criteria which certain projects will be selected by requires study.

Analysis of the recent researches and publications

Contemporary authors Belts Z. [3], Litvin O. [4] determine the relevance of state involvement in projects, Pisarenko V. [7], Tetina F. [8] determine the peculiarities of investment policy by the state. Despite the studies conducted, the definition of state interests in projects with private partners has not been sufficiently studied.

Formulating the article goals

The main purpose of the article is to identify the need to combine the interests of the main participants in a public-private partnership and related projects. Any project should take into account the current and future interests of the participants and the specifics of state participation in the public-private partnership.

Main material presentation

Any major public-private partnership project is independently a complex and a portfolio, because it is an aggregate of assets whose nature of use is aimed at meeting its participant's needs. Moreover, the different categories participants' interests do not coincide.

From a particular participant position the project cash flow is different from the flow generated by the project assets as a whole.

Combining the interests of the main project participants is a creative and formalized process. The basic requirements to be followed in such a combination can be expressed by the following four rules.

- the project assets and the participants composition must be strictly tailored to the purpose of the project initiators;
- the project must be provided with the necessary resources to complete each stage on time. However, the amount of consumed resources should not exceed the objective needs of the project at each stage;
- the requirements of the project participants should not be mutually exclusive and each participant should receive from it what he expects;

• All possible cases of project interruption or significant deviation from project services should be analyzed and, if possible, insured with the guarantees of project participants. It is important not only to determine who is the guarantor, but also with a sufficient degree of probability to imagine what would happen if these guarantees had to be fulfilled.

In public-private partnership projects the state is a direct participant represented by public authorities. Often, the motive for government involvement in projects is not the direct commercial benefit and resolution of social issues. The state is a sponsor, guarantor or lender, who is interested primarily in an operating object of national economic importance [4, 6].

For example, the state can participate in the infrastructure creation, public sector of the economy (schools, kindergartens, etc.). With its participation it can promote the development of industries that have a multiplier effect on the development of the economy as a whole or on the formation of individual markets (labor, capital, etc.).

In addition, the incentive for government involvement may be to obtain financial effects in

the form of tax increases or the inflow of hard currency. The creation of objects of great importance to national prestige can also take place with direct sponsorship by public authorities [5, 7].

State participation can be as follows: (Fig.1.1).

1) Direct source of capital

The state budget can be a direct source capital for the project implementation. In this case, providing subsidies or grants, the state sponsors the project and acts as a lender giving loans and loans.

It should be noted that the state rarely acts in this capacity willingly. Projects that are usually subsidized have systemic, social implications but are not commercially viable.

In most cases stopping such a project results in such negative budgetary implications that the liquidation costs are much greater than the state's costs for subsidizing a deliberately inefficient project in the case of a shutdown (such as boiler rooms, power grids, etc.) [4, 8].

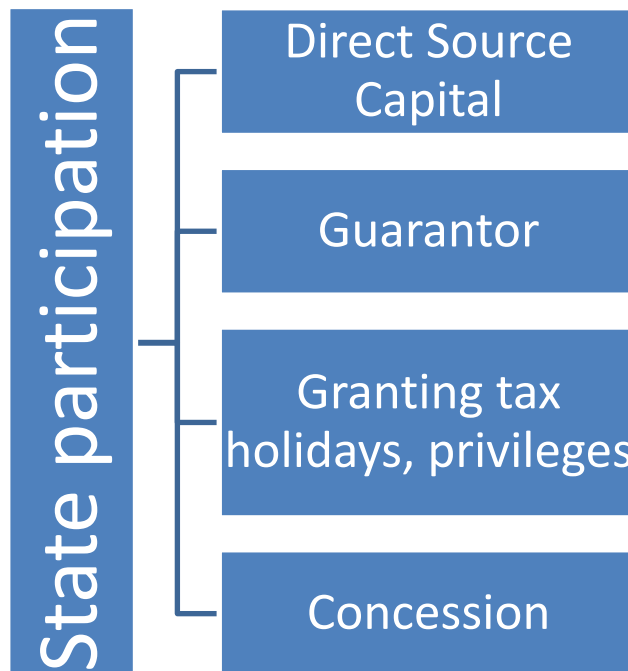


Fig. 1. Options for state participation in public-private partnership projects

2) The guarantor

The state represented by government bodies, is more often the guarantor and issues securities. Even if it merely gives permission or license for certain activities, it insures project initiators

against legal risk, that is, uncertainty associated with underdevelopment, possible change in legislation, or variability in interpretation by officials of all ranks.

However, in some cases, the object of insurance is credit risk. It is important to understand that when public authorities provide similar safeguards, they seek only to provide a degree of authority for the operations being carried out. However, often they are not ready to pay for their obligations if the insurance event still occurs [6, 7].

3) Tax holidays and privileges.

Another way to give credit to a project is to mitigate its tax requirements, such as deferring tax payments until a certain date. This variant of participation of the authorities in the project has the disadvantage that if the company is unable to repay the tax debt at the end of the term, then the budget can suffer losses.

For example, it is sometimes practiced to purchase the enterprise (its shares) for tax arrears. Then, if the company is bad, it can turn out to be "money bondage" for the budget, and its nationalization often further reduces the initiative, the entrepreneurship of managers [4-6].

On the other hand, if an enterprise is promising, with valuable assets and potentially high cash flows, then its acquisition at the expense of tax arrears may be a form of abuse by a bureaucracy that seeks to take this "coveted prize" under its control.

4) Concessions

One of the most promising areas of cooperation between the state and private business is a concession in the form of providing state property at the disposal of a private company.

The characteristic and most common variant of the concession is the scheme. Under this scheme, the private entity has the right to complete, finance the development and operate the state property for a certain period of time. At the end of the agreed period, the operating object with the specified technical and economic parameters is transferred to the state.

In another scheme, a private company leases an existing state property and the land where it is located. It develops the facility and then operates it by transferring the rent to the public administration. Such schemes are beneficial if the object in its present state is not capable of profiting, the state has no money to complete it, and a private company does not have the money to buy the object entirely.

The advantage of the scheme for both parties is the distribution of project risks between the state and private business.

The transfer of the facility and its construction by a private firm allows the state to release part of the budget funds and direct them to facilities that are less commercially viable but necessary for objective reasons. In addition, the state has the opportunity to take advantage of more effective methods and technologies specific to advanced private sector companies.

The benefit of private companies is to reduce legal risk (the project is carried out with direct patronage by a public authority) and to obtain a monopoly right to develop a commercially viable facility. This circumstance, however, sometimes creates the ground for corruption because it leads to inequalities in the conditions of competing companies depending on the preferences of senior officials.

Most of the projects for the development of transport infrastructure and energy are being created in this way [6].

As noted, the assessment of the effectiveness of a public-private partnership project usually consists of two steps: determining the project effectiveness as a whole and determining the project effectiveness for each participant.

Assessment of project effectiveness is generally conducted in two directions: the first one is from the public position (public efficiency), the second one is from the commercial position (commercial efficiency). It should be noted that the project is considered from the point of view of the only participant implementing the project.

Social performance indicators take into account the socio-economic implications of the project for society as a whole, including both direct project outcomes and costs and external costs and outcomes in related sectors, environmental, social and other non-economic effects. The need for assessment and further analysis of social efficiency is driven by the macroeconomic concept of production resources scarcity. According to this concept, the need for measures to meet public demand, and therefore the resources required, is limitless and the resources available at all times are limited. Therefore, with certain resources, you can make more of any product, but only by reducing the output of another. In this regard, it is always necessary to choose between competing options for solving production problems [2].

To evaluate the social effectiveness of a project means to check the reasonableness of

allocating resources for this project implementation from the number of competitors.

All modern methodological basis for calculating the effectiveness of projects is based on determining the amount of net cash flow. This is due to the fact that an investor who invests in a particular investment project is interested primarily in what terms and to what extent he can return it in the form of real money, not in the form of hypothetical accounting profit. Only real funds received as a result of the investment project can be directed to repayment of loans, payment of dividends to shareholders or reinvested in subsequent investment projects of the enterprise.

Conclusions

The absence of a balance between the different norms of the legislation impedes the realization of all the potential that should be used when involving states in projects. In order to mobilize all possibilities, it is necessary:

1. To change the rules of the law those impede the development of public-private partnership in the country;

2. To change fundamentally approaches and improve monitoring of public funds usage.

When project financing is possible, particular importance will be given to the characteristics of the project, the composition of its participants, partners and risk sharing. The level of risk will play a key role in determining the readiness of each participant, the state in particular. The question of the state involvement degree in the project also remains important as well as obtaining certain preferences by private business. Today, a large number of legal acts determine the need for a clear definition of preferences, but no document defines them.

The modern world is paying more attention to the possibility of implementing the state-required projects with the private partner's involvement, so Ukraine should go in the same direction. Using the experience of the world leading countries and taking into account the national peculiarities of the projects mechanisms implementation with the state participation will give a significant impetus for the improvement of the social state of society and the country as a whole.

ХМУРОВА В.В.^{1*}, ЛІКАРЧУК Л.І.²

1* к.е.н, доцент, доцент кафедри менеджменту, Київський національний торгово-економічний університет, e-mail: chyudo@ukr.net

2 старший викладач кафедри іноземної філології та перекладу, Київський національний торгово-економічний університет, e-mail: likarchuk@gmail.com

ІНТЕРЕСИ ДЕРЖАВИ В ПРОЕКТАХ ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Мета. Стаття присвячена розв'язанню питання визначення інтересів кожного з учасників проектів розвитку, особливо інтересів держави. **Методика.** Для вирішення даної наукової проблематики застосовано: структурний метод; порівняльного аналізу; абстрактно-логічного узагальнення. **Результати.** На основі аналізу літературних джерел та існуючого досвіду роботи виявлено можливі варіанти участі держави в проектах, особливості їх застосування. Визначено проблеми оцінювання ролі кожного з учасників проекту в умовах невизначеності. **Практична значимість.** Основні положення наукової статті нададуть можливість за рахунок згаданих чинників, забезпечити перспективи залучення держави до проектів з урахуванням її інтересів та перспективами приватних партнерів.

Ключові слова: проекти, партнерство, держава, публічно-приватне партнерство, інтереси засновників

REFERENCES

1. Pro derzhavno-publichne partnerstvo : Zakon Ukrainy' vid 01.07.2010 №2404-VI [About Public-Public Partnership: Law of Ukraine of July 01, 2010 №2404-VI]. *Verkhovna Rada Ukrainy*. Data onovlennya 20.10.2019. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/2404-17> (date of appeal 27.03.2020)

2. Pro koncesiyu : Zakon Ukrainy` 03.10.2019 №155-IX [Concession: Law of Ukraine of October 03, 2019 №155-IX]. Data onovlennya 01.02.2020. *Verkhovna Rada Ukrainy*. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/155-20> (date of appeal 27.03.2020)
3. Belets Zh. A. (2016) Partytsypatorne byudzhetuвання yak innovatsiynny demokratychnyy instrument uchasti hromadyan v upravlinni spravamy terytorial'nykh hromad [Party budgeting as an innovative democratic tool for citizen participation in the management of affairs of territorial communities]. *Teoriya ta praktyka derzh. upr. i mistsevoho samovryaduvannya*. № 1. Available at: http://el-zbirn-du. at.ua/2016_1/19.pdf (date of appeal 26.03.2020)
4. Konakova K.M. (2018) Ekonomichni chynnyky ta prioritytderzhavnoho rehulyuvannya investytsiynoyi pryvablyvosti Ukrainy [Economic factors and priorities of state regulation of investment attractiveness of Ukraine]. *Naukovyy visnyk Kherson's'koho derzhavnoho universytetu*. Vypusk 30. Chastyna 3. P. 36–39
5. Lytvyn O.V. (2016) Sutnisni kharakterystyky ponyattya «derzhavna investytsiyna polityka» ta yoho elementy [Essential characteristics of the concept of "state investment policy" and its elements]. *Infrastruktura rynku*. Vypusk 2. P. 78–83.
6. Oliynyk, T. O. (2020). Shchodo pytannya zaprovadzhennya kontsesiyi na zaliznychnomu transporti Ukrainy [Concerning the issue of concession on railway transport of Ukraine]. *Ekonomika ta derzhava*. (2). 122-126.
7. Pysarenko V. P. (2016) Vprovadzhennya partytsypatyvnoho byudzhetu [Implementation of party budgeting]. *Visn. PDAA*. № 1–2. P. 51–54
8. Tetiana F. (2019). Conceptual principles of organizational and legal support for the implementation of public-private partnership projects in the housing and communal sphere of Ukraine. *Theory and Practice of Public Administration*, 3(66), 149-155.

Стаття надійшла до редакції: 04.11.2020
Received: 2020.11.04

УДК 338.24.021.8

ЛІСОВСЬКА Л.С.^{1*}

^{1*} к.е.н., доцент кафедри менеджменту організацій, Національний університет «Львівська політехніка», e-mail: lida_lisovska@ukr.net

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ОЦІНЮВАННЯ ВЗАЄМОДІЇ У ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСАХ

Мета. У статті досліджено методологічні підходи та вивчено проблеми оцінювання інноваційної діяльності на засадах налагодження систем взаємодії за умов розвитку моделей відкритих інновацій. **Методика.** При проведенні дослідження використані загальнонаукові методи та методи теоретичної та прикладної інноватики. Для здійснення дослідження авторами задіяно загальнонаукові та спеціальні принципи, прийоми та методи наукового пізнання у сфері управління інноваційною діяльністю: семантичний аналіз, компаративний аналіз та метод систематизації; метод групування, факторного аналізу, аналізування і синтезу, абстрактно-логічний метод. **Результати.** У роботі визначено місце та значення оцінювання взаємодії у інноваційних процесах та обґрунтовано концептуальні основи до економічного оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах, які включають такі елементи як принципи оцінювання, завдання та функції оцінювання, суб'єкти та об'єкти, завдання та етапи оцінювання. **Наукова новизна.** Обґрунтовано концептуальний підхід до оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах, який, на відміну від існуючих положень оцінювання інноваційної діяльності, передбачає моніторинг процесів налагодження, здійснення та виконання спільної діяльності учасників інноваційних процесів. **Практична значимість.** Розроблені підходи можуть бути використані при удосконаленні процедури оцінювання ефективності Програм та проектів регіонального розвитку та державно-приватного партнерства як представниками бізнес-середовища, так і органами місцевого самоврядування.

Ключові слова: взаємодія, оцінювання, інноваційний процес, ефективність, результативність, інновація

Постановка проблеми

В економічній теорії та теоріях інноваційного розвитку проблема оцінювання у інноваційних процесах є актуальною та дуже дискусійною. Така дуальність пов'язана з різноманіттям механізмів оцінювання та багатоаспектністю об'єктів оцінювання. Особливої важливості проблема набуває у сучасних умовах у зв'язку з розвитком моделей відкритих інновацій, де показники розвитку взаємодії визначають рівень показників інноваційної активності країни та регіону.

Розвиток національної інноваційної екосистеми також супроводжується переглядом значення та сутності налагодження взаємодії. Ухвалення Закону України «Про стимулювання розвитку регіонів» [2] дозволило запровадити в регіональній політиці інструмент – угоди щодо регіонального розвитку як механізму договірних відносин між Кабінетом Міністрів України та органами місцевого самоврядування у сфері регіонального розвитку. Такий інструмент передбачає проведення оцінки результатів здійснення

спільних заходів, що передбачені угодою щодо регіонального розвитку, та ресурсів, спрямованих на їх досягнення [9].

Здійснення державно-приватного партнерства, яке активно провадиться у інноваційних процесах України, також потребує постійного моніторингу ефективності здійснення та удосконалення існуючої Методики ефективності [1] у зв'язку з переглядом викликів глобалізаційного суспільства та Економіки знань.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Враховуючи важливість окресленої проблеми для формування механізму налагодженої взаємодії, визначенню проблем оцінювання показників інноваційної діяльності, показників розвитку інноваційної активності та налагодженню процесів спільної діяльності у інноваційних процесах присвячено дослідження багатьох українських та зарубіжних вчених, а вимоги до оцінювання інноваційної діяльності регламентовані у нормативних документах.

Так, моніторинг перебігу інноваційних процесів у країні дозволяють оцінити інноваційні процеси в основному через визначену систему показників у формах статистичної звітності. Статистичні форми збору та моніторингу інформації в Україні дозволяють проаналізувати такі найважливіші показники як показники інноваційної активності.

Лазутін, Г.І. виділяє групи показників, які описують деякі аспекти інноваційної діяльності [4, с.103]. Перерва П.Г. зазначає необхідність розроблення науково-методичних основ створення і функціонування системи моніторингу інноваційної діяльності промислових підприємств на базі використання показників інноваційного потенціалу, на комплексному вирішенні проблем багатоджерельного ресурсного забезпечення інноваційної діяльності [8, с.110].

Fiengenbaum I., Podmetina D., Teplov R., Albats E. досліджують систему оцінювання ефективності системи взаємодії через використання підходу до оцінювання відкритих інновацій [12, с.90].

Морозов В. А. визначають ефективність процесу взаємодії різних видів економік, що становлять національну економіку держави [6, с.7].

Dziallas, M., & Blind, K. дослідили сукупність показників та факторів протягом виконання інноваційного процесу у наукових дослідженнях протягом 35-ти років на рівні країни та галузевому рівні [3, с.12].

Романюк С. А. зазначає необхідність розробки процедур узгодження програмування та реалізації політики розвитку, закладаючи тим самим основи багаторівневого управління, коли запроваджується субсидіарність визначення завдань з проблематики розвитку [10, с.11].

Розвиток відкритих моделей інновацій роблять неактуальними існуючі методологічні положення оцінювання інноваційної діяльності. Адже показники розвитку інноваційного процесу тепер визначаються показниками розвитку взаємодії, партнерства, налагодження обміну різними об'єктами (ресурсами) для виконання інноваційного процесу. Адекватне оцінювання показників налагодження взаємодії буде сприяти формуванню механізмів управління інноваційним

розвитком на всіх рівнях на засадах методологічної обґрунтованості.

Формулювання цілей статті

Завданнями статті є обґрунтування концептуальних основ оцінювання процесів та систем взаємодії у інноваційних процесах, що передбачає визначення об'єктів, суб'єктів, завдань, функцій та принципів оцінювання.

Виклад основного матеріалу

Взаємодія як процес спільного виконання інноваційного процесу, передбачає узгодження параметрів та критеріїв учасниками у процесі укладення угоди [5, с.89].

У зв'язку з важливістю оцінювання показників взаємодії для комплексного оцінювання інноваційних процесів доцільно уточнити місце даного виділеного нами процесу у загальній системі оцінювання інновацій (рис.1).

На поданій схемі визначено основні об'єкти оцінювання, виділені за рекомендаціями статистичних спостережень Осло-2018. Поряд з вище виділеними об'єктами «інновації» та «інноваційний процес» Керівництво Осло виділяє ще два: Показники вхідні (Інноваційні ресурси та можливості); Результати інноваційного процесу/розвитку (стосуються цілей).

«Інновації» розглядаються як результати інноваційної діяльності, тому у вигляді показників, які оцінюють результати на виході логічної моделі розуміють систему показників оцінювання інноваційного розвитку учасника інноваційного процесу або результату участі учасника у інноваційному процесі (місії, цілі інноваційного розвитку і інноваційні стратегії).

За вимогами міжнародних стандартів виділяють окрему групу вхідних показників, які можна розглядати як систему показників оцінювання процесу формування систем взаємодії. До даної групи показників відносять показники оцінювання інноваційного потенціалу учасника інноваційного процесу.



Рис.1 Місце показників оцінювання взаємодії у логічній моделі оцінювання інновацій*

**удосконалено автором із використанням [7, с.233]*

На рис.1 нами виділено групу показників оцінювання взаємодії. Місце даної групи представлено після групи вхідних показників. За результатами оцінювання інноваційного потенціалу учасника інноваційного процесу повинно бути прийнято одне з двох управлінських рішень:

- Достатність інноваційного потенціалу для досягнення цілей інноваційного розвитку і самостійне виконання інноваційного процесу;

- Недостатність інноваційного потенціалу для досягнення цілей інноваційного розвитку і виконання інноваційного процесу і взаємодії з іншими учасниками.

Окрім того, потреба у здійсненні оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах обумовлена виконанням таких завдань: необхідністю спостереження за виконанням окремих стадій та робіт інноваційного процесу, які виконуються спільно учасниками або відокремлено, досягнення узгодженості і синхронізації зусиль учасників- виконавців інноваційного процесу, досягнення узгодженості і синхронізації управління спільною діяльністю; виявлення суперечливих тенденцій і протиріч у спільній діяльності; проведення порівняльного аналізу показників у просторі, сферах та часі; постійний моніторинг змін для активної адаптації; забезпечення системи контролювання у зв'язку із постійно зростаючою складністю

інноваційного процесу; забезпечення збереження власності, ефективного використання ресурсів, дотримання нормативних (планових) показників (вартісних, часових тощо); вивчення впливу показників на розвиток економічних систем; вивчення стимуляторів та дистимуляторів інновацій; створення та актуалізація даних про адміністративні реєстри, патентну активність, наукову діяльність.

Для економічного оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах повинні бути обґрунтовані такі компоненти: об'єкт та суб'єкт економічного оцінювання, технології (методи та методологія), показники, критерії, параметри економічного оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах.

Суб'єктами економічного оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах можуть бути потенційні та реальні учасники, прямі учасники інноваційного процесу (працівники підприємств та об'єднань, окремі розробники(науковці), непрямі учасники інноваційного процесу (колективні і колегіальні органи або окремі учасники інноваційної інфраструктури), опосередковані учасники (державні, відомчі органи, громадські організації). Кожен з перерахованих суб'єктів має власні потреби та завдання при оцінюванні показників.

Об'єктами економічного оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах узагальнено є (рис.2):

- Інновації;
- Інноваційний процес;
- Процес взаємодії.

Виділені три об'єкти оцінювання тісно пов'язані між собою та визначають загальний результат оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах.

Інновації як об'єкт оцінювання може бути визначений як на рівні нової ідеї (нового знання), проміжного результату, одержаного після виконання етапу інноваційного процесу, кінцевого результату інноваційного процесу у вигляді запланованого виду інновацій, або результату впровадження у практичне використання на ринку.

Метою оцінювання інновацій як результату **інноваційного процесу** є вимірювання у таких площинах як:

- визначення рівня новизни;

- визначення очікуваних сфер прикладання та використання інновацій;
- визначення очікуваних показників цінності для споживача;
- визначення рівня нових знань .

Інноваційний процес як об'єкт може представлений як сукупність певних етапів, які необхідно виконати та оцінити за критерієм ресурсного забезпечення, параметрами здійснення (нормами та нормативами), одержаними результатами.

Інноваційний процес може бути оцінений системою показників інноваційного проекту або інноваційної програми. Згідно структуризації інноваційного процесу можна виділити системи показників, які використовуються для оцінювання інноваційних проектів [11, с.118].



Рис.2. Об'єкти економічного оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах*

*Власна розробка

У розробці концептуальних засад економічного оцінювання систем взаємодії модель логіки інновацій, описана на рис.2, є інструментом для побудови загального механізму формування системи взаємодії. Вимірювання може відображати докази подій, умов та поведінки, які можна розглядати як елементи загальної послідовності налагодження та реалізації взаємодії.

Показники взаємодії повинні бути оцінені на етапах:

- налагодження спільної діяльності;
- здійснення спільної діяльності;
- виконання процесу.

Узагальнюючими показниками інноваційної взаємодії є показники ефективності та результативності інноваційного процесу (етапу).

Метою оцінювання систем взаємодії є визначення показників, які дозволяють сформуванню комплексну характеристику результатів, що досягаються за рахунок спільного виконання етапів інноваційного процесу.

Тоді економічне оцінювання процесів взаємодії можна вважати частковим або проміжним оцінюванням такого комплексного оцінювання, яке включає показники результативності та ефективності.

Узагальнюючими показниками інноваційної взаємодії є показники

ефективності та результативності інноваційного процесу (етапу).

Термін «результативність взаємодії» доцільно розуміти як величину одержаного результату від здійснення спільної діяльності у інноваційних процесах.

Взаємодія базується на виконанні дій, узгоджених в часі і просторі. Єдність та узгодженість інтересів, єдність цілей всіх учасників, відсутність конфліктів інтересів і регламентація взаємодії учасників є параметрами зростання ефективності функціонування системи взаємодії.

Ефективність системи взаємодії у інноваційних процесах характеризується системою показників, які відтворюють співвідношення затрат і результатів.

Ефективність системи взаємодії - це категорія, яка відображає відповідність одержаних результатів спільного виконання інноваційного процесу цілям та інтересам його учасників. Ось чому необхідно оцінювати ефективність системи взаємодії в цілому, а також ефективність участі в ньому кожного з його учасників. Критичний аналіз розглянутих методологічних підходів до оцінювання показників інноваційної діяльності та показників взаємодії у інноваційних процесах став основою для розроблення концептуальних засад економічного оцінювання систем взаємодії (табл.1).

Таблиця 1

Концептуальні основи економічного оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах*

**Власна розробка*

Принципи	Концептуальні підходи				
	Ефективності		Результативності		
Завдання	Рівні оцінювання				
	національний	Регіональний/ВЕД		Суб'єкт ІП	
Функції	Об'єкти оцінювання				
	Налагодження Виконання інноваційного процесу	Виконання Інноваційного процесу	Взаємодія	Результат інноваційного процесу	Результат інноваційного розвитку
	Методи оцінювання				
динамічні			статичні		

Система показників оцінювання системи взаємодії повинна відповідати вимогам релевантності, точності, надійності, своєчасності, узгодженості та доступності.

Тому взаємодія може бути описана показниками оцінювання процесу налагодження спільної діяльності або показниками оцінювання угоди про виконання спільної діяльності.

Щоб бути корисними, показники повинні мати декілька характеристик якості. Наприклад, точні, надійні та доступні показники матимуть обмежене значення, якщо затримка своєчасності означає, що вони не враховуються в політичних дискусіях чи рішеннях [7, с.217].

Функції економічного оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах реалізуються за допомогою різних методологічних підходів, методів оцінювання.

Основними задачами економічного оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах є наступні:

– ідентифікація, аналізування та оцінювання у зовнішньому і внутрішньому середовищах організації тих чинників та явищ, які мають високу ймовірність настання та можуть здійснювати істотний вплив на формування та здійснення спільного виконання інноваційного процесу;

– розкриття можливостей та загроз для поєднання ресурсів при спільному виконанні інноваційного процесу;

– визначення ймовірностей конфлікту інтересів учасників системи взаємодії та превентивне їх усунення;

– оцінювання показників результативності та ефективності: інновацій за визначений період часу, ефективності і надійності системи управління нею, взаємодії, участі у системі взаємодії.

Процес економічного оцінювання систем взаємодії у інноваційних процесах вимагає дотримання діалектичної єдності п'яти послідовних етапів:

1. Встановлення цілей оцінювання у відповідності до цілей формування системи взаємодії.

2. Розроблення системи критеріїв і показників для контролювання (стандартів).

Висновки

Методологічні основи оцінювання системи взаємодії у інноваційних процесах будуть конкретизовані у подальших

3. Доведення та узгодження критеріїв оцінювання до учасників.

4. Оцінювання реального функціонування згідно встановлених критеріїв і показників.

5. Порівняння результатів діяльності зі стандартами і розроблення, у разі необхідності, коригувальних заходів.

дослідженнях шляхом побудови системи індикаторів, які відображають стан та зміни окремих складових системи взаємодії у інноваційних процесах.

LISOVSKA L.S.^{1*}

^{1*} Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of Department of Management of Organizations, Lviv Polytechnic National University, e-mail: lida_lisovska@ukr.net

CONCEPTUAL FUNDAMENTALS OF INTERACTION ASSESSMENT IN INNOVATION PROCESSES

The purpose. The article examines methodological approaches and examines the problems of evaluating innovation activity based on establishing interaction systems in the context of the development of the open innovation model.

Methods. The research uses general scientific methods and methods of theoretical and applied innovation. To conduct the research, the authors used general scientific and special principles, techniques and methods of scientific knowledge in the field of innovation management: semantic analysis, comparative analysis and systematization method; grouping method, factor analysis, analysis and synthesis, abstract-logical method. **The Results.** The paper defines the place and significance of interaction assessment in innovation processes and substantiates the conceptual framework for economic assessment of interaction systems in innovation processes, which include such elements as evaluation principles, evaluation tasks and functions, subjects and objects, tasks and stages of evaluation. **Scientific novelty.** A conceptual approach to the assessment of interaction systems in innovation processes is justified, which, in contrast to the existing provisions of the assessment of innovation activity, provides for monitoring the processes of setting up, implementing and performing joint activities of participants in innovation processes. **The practical significance.** Both representatives of the business environment and local governments can use the developed approaches to improve the procedure for evaluating the effectiveness of regional development programs and projects and public-private partnership.

Keywords: interaction, evaluation, innovation process, efficiency, effectiveness, innovation

REFERENCES

1. Deyaki py`tannya provedennya analizu efekty`vnosti zdiysnennya derzhavno-pry`vatnogo partnerstva [Elektronny`j resurs]. Rezhym` dostupy: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0399-12>.
2. Zakon Ukrainy` «Pro sty`mulyuvannya rozvy`tku regioniv» # 2850 vid 08.09.2005 r. // Oficijny`j visny`k Ukrainy`. – 2005. – # 40. – St. 25-29.
3. Dziallas, M., & Blind, K. (2019). Innovation indicators throughout the innovation process: An extensive literature analysis. *Technovation*, 80, 3-29.
4. Lazutin, G. I. (2003). Suchasni tendenciyi rozvy`tku innovacijnoyi diyal`nosti. *Ekonomika i prognozuvannya*, (2), 99-113.
5. Lisovska, L. S., Liutak, O. M., & Zdoroveha, M. V. (2019). Faktory ta problemy nalahodzhennia spivpratsi z pytan innovatsii v Ukraini.
6. Morozov, V. A. (2014 roku). *Ekonomika vzayemodiyi. Kreaty`vna ekonomika*, (8 (92)).
7. OECD. Oslo Manual (2018). Guidelines For Collecting, Reporting Aand Using Data on Innovation (4th edition). The Measurement of Scientific, Technological and Innovation Activities, OECD Publishing, Paris/Eurostat, Luxembourg. Retrieved from: <https://doi.org/10.1787/9789264304604-en> p.233

8. Pererva, P. G., & Gladenko, I. V. (2010). Monitoryng innovacijnoyi diyal'nosti: interpretaciya rezul'tativ. *Marketyng i menedzhment innovacij.*, #2, S.108-116.
9. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny` vid 16 ly`stopada 2011 r. # 1187 «Pro zaprovadzhennya ocinky` efektyvnosti zdijsnennya spil'ny`x zahodiv, peredbacheny`x ugodoyu shhodo regional'nogo rozvy`tku» [Elektronny`j resurs]. – Rezhym dostupu: [http:// zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1187-2011-%D0%BF](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1187-2011-%D0%BF)
10. Romanyuk, S. A. (2012). Ugody` shhodo regional'nogo rozvy`tku yak instrument derzhavnoyi polityky`. *Ekonomika i region*, (6), 9-15.
11. Terebukh, A. A., & Lisovska, L. S. (2015). Predposylki ocenivaniya jeffektivnosti hozjajstvennyh reshenij. *Visnyk Chernivets`kogo torgovel`no-ekonomichnogo insty`tutu*, (4), 114-123.
12. Fiegenbaum I., Podmetina D., Teplov R., Albats E. Towards open innovation measurement system – a literature review [Електронний ресурс] / I. Fiegenbaum, D. Podmetina, R. Teplov, E. Albats // The Proceedings of The XXV ISPIM Conference. – Dublin, Ireland. – 2014. – Режим доступу : http://www.ispim.org/members/proceedings/ISPIM2014/ commonfiles/files//589822235_Paper.pdf

Стаття надійшла до редакції: 27.09.2020

Received: 2020.09.27

УДК 330.34

ОЛІЙНИК Н.М.^{1*}, МАНОЙЛЕНКО А.М.²

^{1*} к.т.н., доцент, доцент кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки, Херсонський національний технічний університет, e-mail: nat-o@ukr.net, ORCID ID 0000-0002-1019-5708, Scopus Author ID 57192011270

² студент 2 курсу другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 051 «Економіка» ОПП «Економіка підприємства», Херсонський національний технічний університет, e-mail: manoilenko.anton@kntu.net.ua, ORCID ID 0000-0001-6912-1853

ІНДЕКС ЕКОНОМІЧНОЇ СКЛАДНОСТІ ЯК ІНСТРУМЕНТ ОЦІНКИ РІВНЯ РОЗВИТКУ ТА ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ

Мета. Визначення сутності індексу економічної складності та доцільності його використання як інструмента оцінки рівня розвитку та економічного потенціалу країни. **Методика.** Для вирішення поставлених завдань в роботі застосовано системний підхід, дедуктивний метод, порівняння, групування, узагальнення. **Результати.** У даній роботі досліджено сутність індексу економічної складності та доцільність його використання як інструмента оцінки рівня розвитку та економічного потенціалу країни. Визначено, що він є найбільш комплексним і точним показником, який характеризує рівень технологічності та диверсифікованості тієї чи іншої національної економіки. З'ясовано, що індекс можна розглядати не тільки як описовий показник, але і як інструмент прогнозування зростання економіки країни. Оцінено можливість індексу прогнозувати зміну валового національного доходу на душу населення точніше ніж традиційні інструменти управління, такі як індекс людського розвитку або індекс глобальної конкурентоспроможності. Охарактеризовано характер та рівень стійкості кореляції між рівнем валового національного доходу на душу населення та значенням індексу економічної складності. Встановлено, що індекс також надає статистично більш точне пояснення міждержавних варіацій нерівності доходів, ніж крива Кузнеця. Зокрема, проаналізовано негативну кореляцію з коефіцієнтом Джині, що дозволило припустити, що розподіл доходів в складних економіках є більш рівномірним ніж в простих. **Практична значимість.** Розглянуто залежність між ефективністю системи освіти в країні та її економічною складністю. З'ясовано, що одним з найважливіших пріоритетів для будь-якої країни є створення якісної та доступної освіти як процесу передачі накопичених знань, умінь та навичок. Визначено, що головними чинниками успішної економіки є розвинений виробничий сектор, мережа технологічних знань між університетами та підприємствами, а також висока якість людського капіталу.

Ключові слова: індекс економічної складності; рівень розвитку; економічний потенціал; економічне зростання; знання; освіта; можливості.

Постановка проблеми

У сучасній економічній літературі не існує єдиного підходу до класифікації країн світу. Однією з найбільш поширених вважається класифікація, запропонована у 2004 році Міжнародним валютним фондом, згідно з якою країни поділяються на розвинені та ті, що розвиваються. При цьому не існує загальноприйнятих правил, які лежать в основі даної класифікації. У якості основних критеріїв поділу зазвичай використовуються показники, що характеризують рівень розвитку та економічний потенціал країни.

Найбільш поширеними є показники валового національного доходу (ВНД) та

валового внутрішнього продукту (ВВП) на душу населення, які характеризують рівень доходів та продуктивності праці в країні. Однак використання даних критеріїв є не зовсім коректним, оскільки деякі країни, які відносяться до категорії країн, що розвиваються, не тільки наближаються до значень розвинених країн, але іноді і перевершують їх. Наприклад, рівень ВНД на душу населення Канади та Сполучених Штатів Америки складає 43,6 та 56,1 тис. дол. відповідно, у той час як в Кувейті він дорівнює 71,2 тис. дол., а в Катарі – 110,5 тис. дол. [1]. При цьому галузева структура господарства країн другої групи не дозволяє віднести їх до категорії розвинених, оскільки більшу частину їх виробництва та експорту

складають однорідні товари сировинного типу, зокрема, продукти нафтопереробки. Крім цього, у межах території цих країн як і більшості країн, що розвиваються, як правило, співіснують ареали з різними соціально-економічними укладами – від примітивного натурального господарства до сучасного індустріального виробництва. Саме тому характерною ознакою країн даної категорії є нерівномірність розподілу доходів в суспільстві.

Таким чином, при класифікації країн на розвинені та ті, що розвиваються, доцільніше використовувати критерії, які характеризують складність та різноманітність їх галузевої структури. Актуальність обраної теми обумовлена тим, що в сучасній економічній літературі не існує загально визнаного комплексного показника, який дозволив би оцінити рівень розвитку країни з точки зору технологічності та диверсифікованості її економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Ідею залежності економічного потенціалу країни від складності її економіки підтверджують дослідження відомого норвезького економіста Еріка Райнерта. У своїй книзі «Як багаті країни забагатіли, і чому бідні країни лишаються бідними» він відзначив, що знання, розроблені в одній галузі, згодом переходять на інші галузі, тим самим сприяючи їх розвитку. Це доводить, що висока диверсифікованість виробництва розвинутих країн є ключовою складовою їх економічного зростання. З іншого боку, відсутність різноманіття в структурі економіки країн, що розвиваються, є одним з основних стримуючих факторів їх розвитку [2, с. 113].

Вивченню проблеми економічної складності країни присвячені праці таких зарубіжних вчених, як Рікардо Хаусманн, Сезар Ідальго, Себастьян Бустос, Мішель Косія, Сара Чунг, Хуан Хіменес, Олександр Сімос та Мухаммед Йілдірім. У своїх роботах при оцінці різноманітності галузевої структури країн світу вони використовують комплексний показник, який має назву «індекс економічної складності». Враховуючи, що даному індексу приділяється незначна увага у вітчизняній економічній літературі, існує необхідність

більш детального дослідження проблематики його застосування при оцінці складності та різноманіття конкретної національної економіки.

Формулювання цілей статті

Метою статті є визначення сутності індексу економічної складності та доцільності його використання як інструмента оцінки рівня розвитку та економічного потенціалу країни.

Виклад основного матеріалу

Індекс економічної складності був розроблений Рікардо Хаусманном – директором Лабораторії зростання при Гарвардському центрі міжнародного розвитку, та Сезаром Ідальго – лідером групи макрозв'язків Медіа-лабораторії Массачусетського технологічного інституту. Він покликаний оцінювати складність економіки країни з точки зору рівня її технологічності і диверсифікованості.

На думку авторів індексу, складність будь-якої національної економіки відображає кількість виробничих знань, які вона містить. Знання можуть накопичуватися, передаватися і зберігатися тільки в тому випадку, якщо вони вбудовані в мережі осіб і організацій, які їх ефективно використовують. Іншими словами, країни не просто виробляють ті продукти і послуги, яких вони потребують, вони виробляють те, що можуть виробляти. Для цього їм потрібні люди і організації, які володіють відповідними знаннями. З цієї точки зору, складні економіки представляють собою системи, здатні об'єднати великі обсяги знань у відповідних мережах людей і організацій з метою створення наукоємних продуктів з високою доданою вартістю. Простіші економіки, навпаки, мають вузьку базу знань і виробляють більш прості продукти, які вимагають менших мереж людей і організацій [3, с. 18]. За цією логікою головними чинниками успішної економіки є розвинений виробничий сектор, мережа технологічних знань між університетами та підприємствами, а також висока якість людського капіталу. З огляду на це одним з найважливіших пріоритетів для будь-якої країни є створення якісної та доступної освіти як процесу передачі накопичених

знань, умінь та навичок. Для оцінки ефективності системи освіти в країні зазвичай використовується індекс рівня освіти, який складається за Програмою розвитку Організації Об'єднаних Націй і застосовується в рамках спеціальної серії докладів про розвиток людства при

розрахунку індексу людського розвитку. Графік залежності індексу економічної складності від індексу рівня освіти підтверджує наявність зв'язку між рівнем розвитку економіки та кількістю виробничих знань, які вона містить (рис. 1).

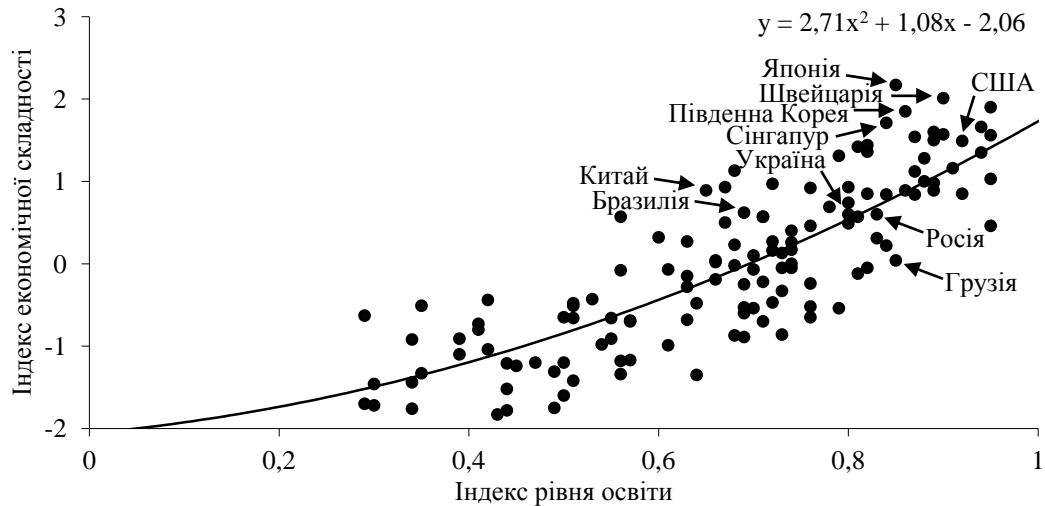


Рис. 1. Графік залежності індексу економічної складності від індексу рівня освіти

Джерело: складено автором за даними [1, 4]

Принцип розрахунку індексу економічної складності будується на оцінці обсягу виробничих знань в країні через поняття різномірності та поширеності. В даному випадку під різномірністю розуміється число товарів, які здатна виробляти певна країна, а під поширеністю – кількість країн, які є виробниками певного товару. Тобто, чим більше різних видів продукції виробляє та чи інша економіка і чим менше конкурентів на ринку того чи іншого виду продукції, тим вище індекс економічної складності країни або продукту. Таким чином, зміст цього індексу полягає в оцінці стійкості національних економік до зміни кон'юнктури на світовому ринку. Іншими словами, він відображає здатність країни швидко перебудуватися на виробництво конкурентоспроможних товарів з тих товарів, які втратили конкурентоспроможність.

Ідеальний показник економічної складності вимагає великої кількості даних, оскільки необхідно знати обсяги виробництва детально класифікованих товарів і послуг в усіх країнах світу. Але вони не завжди доступні. Для того, щоб обійти цю проблему, при розрахунку індексу використовуються дані про обсяги

міжнародної товарної торгівлі. Головною перевагою такого підходу є те, що вся необхідна інформація доступна в деталізованому вигляді в Базі статистичних даних по торгівлі товарами Організації Об'єднаних Націй, яка створюється на основі точних митних даних країн.

Однак необхідно відзначити, що даний підхід має низку недоліків. По-перше, процес розрахунку індексу повністю ігнорує послуги, які згідно з даними Світового Банку складають 65% в структурі світової економіки [5]. По-друге, деякі товари не є предметом зовнішньої торгівлі, і структура експорту країни може відрізнятися від структури виробництва в цілому. По-третє, розрахунок значення індексу передбачає використання чотиризначної HS-класифікації товарів, при застосуванні якої товари одної групи можуть сильно відрізнятися за рівнем технологічної складності. Наприклад, всі товари в групі «8703: автомобілі і транспортні засоби для перевезення людей» розглядаються як одні й ті ж самі та мають однакове значення індексу. Однак для виробництва електромобіля необхідно набагато більше знань ніж для виробництва гольф-кару. Те саме стосується і товарів, які

відносяться до однієї групи, однак мають різне походження. Наприклад, технологічна складність автомобіля німецького виробництва набагато вище ніж українського аналога. Крім цього, даний підхід не враховує те, що країни, які виготовляють певний продукт, можуть мати лише короткий фрагмент ланцюга вартості. Тобто, якщо одна країна має повний цикл виробництва певного товару, включаючи видобування сировини, її обробку, виготовлення комплектуючих та кінцеву збірку, а інша займається лише кінцевою збіркою імпортованих комплектуючих, значення індексу економічної складності для них буде однаковим.

Однак, незважаючи на перелічені недоліки, індекс економічної складності є найбільш комплексним і точним показником,

який характеризує рівень технологічності та диверсифікованості тієї чи іншої національної економіки. При цьому індекс можна розглядати не тільки як описовий показник, але і як інструмент прогнозування зростання економіки країни. Відповідно до статистичних моделей, представлених авторами показника, можна зробити висновок, що індекс економічної складності дозволяє прогнозувати зміну ВНД на душу населення точніше ніж традиційні методи управління, такі як вищезазначений індекс людського розвитку або індекс глобальної конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму. Результати досліджень показали, що існує стійка кореляція між рівнем ВНД на душу населення та значенням індексу економічної складності (рис. 2).

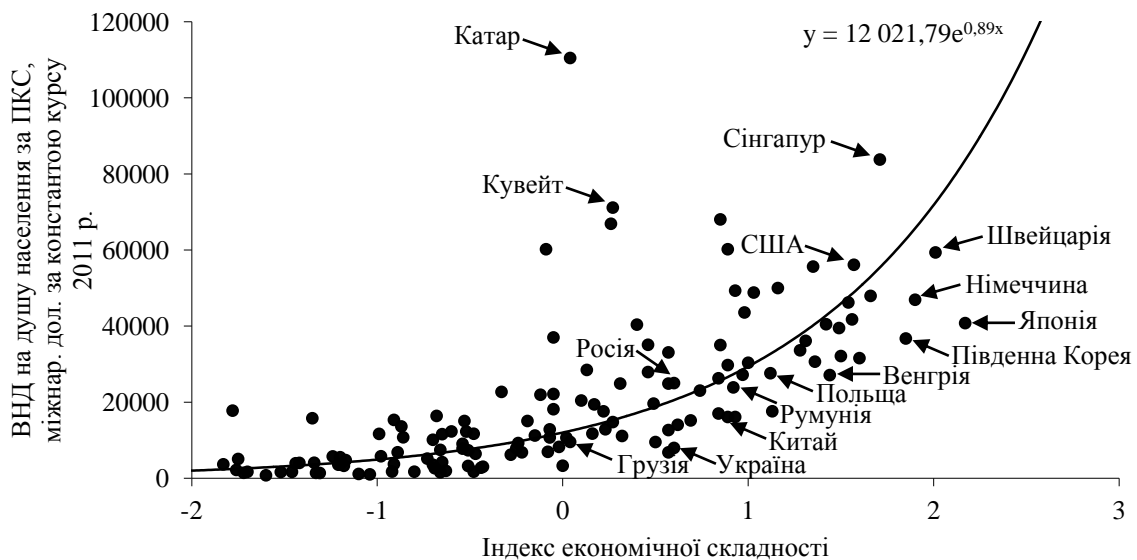


Рис. 2. Графік залежності ВНД на душу населення від індексу економічної складності

Джерело: складено автором за даними [1, 4]

На рисунку 2 можна побачити, що виняток становлять нафтовидобувні країни, для яких ВНД на душу населення хоч і залежить від значення індексу, але з великою дисперсією. Наприклад, в структурі товарного експорту Катару та Кувейту продукти нафтопереробки займають 85,1% та 87,2% відповідно. Через це значення індексу економічної складності цих країн складає 0,04 та 0,27. При цьому рівень доходів в них перевищує рівень доходів в країнах зі значенням індексу більше 2. Для усіх інших країн залежність між ВНД на душу населення та індексом економічної складності має

експоненціальний характер. Збільшення індексу на 1 в середньому призводить до зростання рівня доходів у 2,4 рази. Однак при його підвищенні з 1 до 2 ВНД на душу населення зростає на 42012,9 дол., а при підвищенні індексу з -2 до -1 – лише на 2909,5 дол. З цього можна зробити висновок, що простіші економіки зростають повільніше та мають менше можливостей для розвитку ніж складні. При цьому взаємозв'язок між рівнем доходу і складністю економіки набагато глибший. Дослідження показали, що країни, рівень доходів в яких значно нижче рівня їх розвитку, мають тенденцію

зростати швидше, ніж ті, які є занадто багатими для свого рівня. У цьому випадку складність економіки виступає основним рушієм економічного зростання. Іншими словами, країни прагнуть до рівня доходів, сумісного з їх рівнем знань. Тобто, зазвичай рівень доходів в країні відображає кількість виробничих знань, які вона містить, але якщо існує розрив, це виправляється за рахунок прискорення або уповільнення темпів розвитку [3, с. 27].

Індекс економічної складності також надає статистично більш точне пояснення міждержавних варіацій нерівності доходів, ніж крива Кузнеця. Зокрема, індекс

демонструє негативну кореляцію з коефіцієнтом Джині. Він представляє собою статистичний показник ступеня розшарування суспільства за рівнем доходів, значення якого змінюється від 0 до 100, де 0 відповідає повній рівності, коли кожен має однаковий дохід, а 100 – абсолютній нерівності, коли одна людина концентрує у себе всі доходи. Рівняння регресії, наведене на рисунку 3, свідчить про те, що підвищення індексу економічної складності на 1 призводить до зниження коефіцієнту Джині на 2,95. Це дозволяє припустити, що розподіл доходів в складних економіках є більш рівномірним ніж в простих.

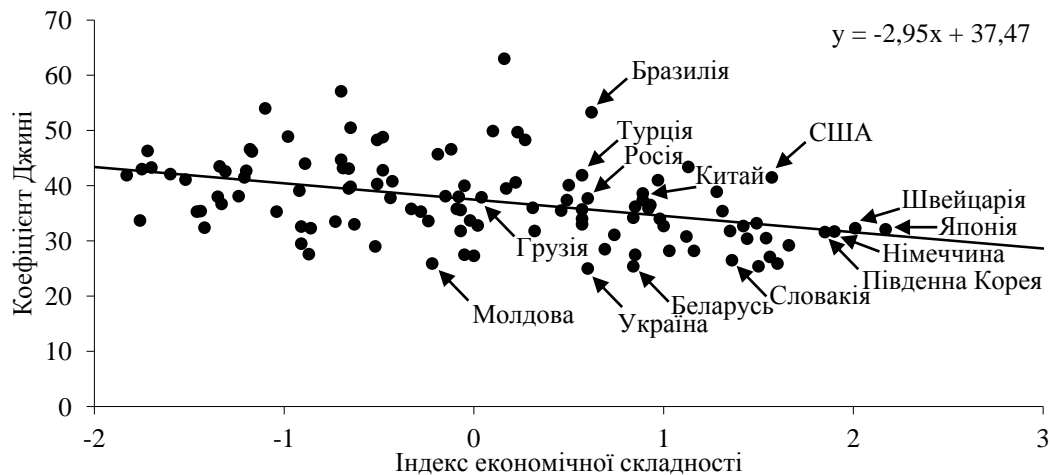


Рис. 3. Графік залежності коефіцієнта Джині від індексу економічної складності

Джерело: складено автором за даними [1, 4]

Індекс економічної складності визначається на основі даних про спеціалізацію країни, технологічну складність продуктів, які вона виготовляє, та її експортні можливості. Числове значення індексу перебуває в межах від -3 до +3 в залежності від рівня розвитку економіки. Результати розрахунків систематизуються Обсерваторією економічної складності – інструментом, створеним групою макрозв'язків Медіа-лабораторії Массачусетського технологічного інституту для побудови рейтингу країн за рівнем їх розвитку. До рейтингу входять 142 країни, які умовно можна поділити на три групи:

розвинуті країни, які мають значення індексу більше одиниці та займають перші 23 позиції в рейтингу. Їх особливістю є високий рівень доходів та низький рівень розшарування суспільства. Середнє значення

ВНД на душу населення складає приблизно 42,5 тис. дол., а коефіцієнт Джині – 31,8. Для країн даної групи характерний постіндустріальний тип виробництва, тобто в галузевій структурі економіки найбільшу частку займає сфера послуг. При цьому у промисловості відбувається зниження ролі галузей первинного сектору економіки (добувних галузей) з одночасним розвитком галузей високих технологій. Загальна риса цих країн полягає в тому, що економічні кризи чинять на них набагато менший вплив, ніж на інші через високий рівень диверсифікованості експорту;

країни з високим потенціалом розвитку, які мають позитивне значення індексу, але не більше одиниці, та займають з 24 по 64 позицію в рейтингу. Їх особливістю є нижчий рівень доходів та вищий рівень розшарування суспільства ніж у розвинутих

країнах. Середнє значення ВНД на душу населення складає приблизно 28,5 тис. дол., а коефіцієнт Джині – 37,6. Відмінністю країн даної групи є багатоукладність економіки, при якій індустріальний тип виробництва співіснує з до- і постіндустріальним. Тобто, в галузевій структурі найбільшу частку займає промисловість при достатньо розвинутому сільському господарстві та сфері послуг. Світові і регіональні кризи для цих країн відчутні та супроводжуються суттєвим падінням доходів і якості життя громадян. Але після падіння вони швидше за інших повертаються до економічного зростання;

країни з примітивною економікою, які мають від'ємне значення індексу та займають з 65 по 142 позицію в рейтингу. Їх особливістю є низький рівень доходів та високий рівень розшарування суспільства. Середнє значення ВНД на душу населення складає приблизно 8,5 тис. дол., а коефіцієнт Джині – 39,3. Специфіка країн даної групи полягає в тяжінні до сировинного типу економіки. Їх трансформація є дуже дорогим і складним процесом, а кризові явища або просто падіння цін на основні експортні товари стають причиною довготривалого економічного спаду через низький рівень диверсифікованості експорту.

Висновки

Таким чином, можна зробити висновок, що індекс економічної складності можна використовувати як інструмент оцінки рівня розвитку та економічного потенціалу країни. Він є найбільш комплексним і точним показником, який характеризує рівень

технологічності та диверсифікованості тієї чи іншої національної економіки. При цьому індекс можна розглядати не тільки як описовий показник, але і як інструмент прогнозування зростання економіки країни. Він дозволяє прогнозувати зміну ВНД на душу населення точніше ніж традиційні методи управління, такі як індекс людського розвитку або індекс глобальної конкурентоспроможності. Результати досліджень показали, що існує стійка кореляція між рівнем ВНД на душу населення та значенням індексу економічної складності. Він також надає статистично більш точне пояснення міждержавних варіацій нерівності доходів, ніж крива Кузнеця. Зокрема, індекс демонструє негативну кореляцію з коефіцієнтом Джині. Це дозволяє припустити, що розподіл доходів в складних економіках є більш рівномірним ніж в простих.

Дослідження показали, що існує залежність між ефективністю системи освіти в країні та її економічною складністю. З огляду на це одним з найважливіших пріоритетів для будь-якої країни є створення якісної та доступної освіти як процесу передачі накопичених знань, умінь та навичок. За цією логікою головними чинниками успішної економіки є розвинений виробничий сектор, мережа технологічних знань між університетами та підприємствами, а також висока якість людського капіталу.

OLIINYK N.^{1*}, MANOILENKO A.²

1* Ph.D (Technical), Associate Professor, Assistant Professor of Economics, Entrepreneurship and Economic Security Department, Kherson National Technical University, e-mail: nat-o@ukr.net, ORCID ID 0000-0002-1019-5708, Scopus Author ID 57192011270

2 Master in Economics, Kherson National Technical University, e-mail: manoilenko.anton@kntu.net.ua, ORCID ID 0000-0001-6912-1853

THE ECONOMIC COMPLEXITY INDEX AS AN EVALUATION TOOL OF THE DEVELOPMENT LEVEL AND ECONOMIC POTENTIAL OF THE COUNTRY

Goal. Determining the essence of the index of economic complexity and the feasibility of its use as a tool for assessing the level of development and economic potential of the country. **Method.** A systematic approach, a deductive method, comparison, grouping, generalization were applied in order to solve these

tasks. **Results.** In this paper, the essence of the economic complexity index and the expediency of its use as an evaluation tool of the development level and economic potential of the country are investigated. It is determined that it is the most complex and accurate indicator, that characterizes the level of manufacturability and diversification of a particular national economy. It is found out that the index can be considered not only as a descriptive indicator, but also as a tool for predicting the growth of the country's economy. The ability of the index to predict changes in gross national income per capita more accurately than traditional management tools, such as the human development index or the global competitiveness index, is estimated. The nature and stability level of the correlation between the level of gross national income per capita and the value of economic complexity index are characterized. It has been found that the index also provides a statistically more accurate explanation of interstate variations in income inequality than the Kuznets curve. In particular, a negative correlation with the Gini coefficient was analyzed, which allowed to suggest that the distribution of income in complex economies is more uniform than in simple ones. **Practical importance.** The relationship between the effectiveness of the education system in the country and its economic complexity is considered. It has been established that one of the most important priorities for any country is the creation of high-quality and available education as a process of transferring accumulated knowledge and skills. It is determined that the main factors of a successful economy are a developed manufacturing sector, a network of technological knowledge between universities and enterprises, as well as a high quality of human capital.

Keywords: economic complexity index; development level; economic potential; economic growth; knowledge; education; opportunities

REFERENCES

1. Human Development Report 2019. Beyond income, beyond averages, beyond today: Inequalities in human development in the 21st century (2019) United Nations Development Programme. (Accessed 01 July 2020). *URL:* <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2019.pdf>. [in USA]
2. Reinert, E. (2017). Kak bogatye strany stali bogatymi, i pochemu bednye strany ostajutsja bednymi [How Rich Countries Got Rich, and Why Poor Countries Stay Poor]. Rus. ed.: Avtonomova, N.S. & Avtonomov, V.S. Nac. issled. un-t «Vysshaja shkola jekonomiki». 5th ed. Moscow: Izd. dom Vyshej shkoly jekonomiki, 384 p. [in Russia]
3. Hausmann, R. et al. (2013). The Atlas of Economic Complexity: Mapping Paths to Prosperity. Cambridge, MA, USA: The MIT Press, 367 p. [in USA]
4. Economic Complexity Rankings (ECI) (2018). The Observatory of Economic Complexity. 2019. (Accessed 01 July 2020). *URL:* <https://oec.world/en/rankings/eci/hs6/hs96>. [in USA]
5. Services, value added (% of GDP) 2017. *The World Bank*. (2018). (Accessed 01 July 2020). *URL:* <https://data.worldbank.org/indicator/NV.SRV.TOTL.ZS>. [in USA]

Стаття надійшла до редакції: 01.10.2020

Received: 2020.10.01

УДК 338.368

БЕЛЯНСЬКА Ю.В.^{1*}

1* Каф. менеджменту, публічного управління та адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій, ел. пошта: jbelyanskaya24@icloud.com, ORCID ID: 0000-0002-2959-1719

ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ ІННОВАЦІЙ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Мета. Визначення економічної сутності інновацій на основі аналізу законодавчих та літературних джерел. Характеристика поглядів науковців та виділення основних підходів до розуміння сутності інновацій. Формулювання власного бачення економічної сутності інновацій як фактора розвитку та конкурентоспроможності в сучасних умовах динамічних змін. **Методика.** Для досягнення поставленої мети застосовано системний підхід, дедуктивний метод, порівняння, групування, узагальнення, аналіз і синтез. **Результати.** Інновації представляють собою впровадження нового – нових технологій, продукції, послуг, організаційних рішень, бізнес-моделей, які забезпечують отримання результату у вигляді економічних, науково-технічних, соціальних, інформаційних, екологічних ефектів та конкурентних переваг. Інновацію розглядають як ідею, творче джерело створення нового, кращого, оригінального, ефективнішого, як особливий засіб пристосування до ринку та потреб споживачів. Інновація як процес відображає необхідність інноваційної діяльності в сучасних умовах конкурентного середовища. Вказує на існування життєвих циклів інновацій від зародження ідеї і її обґрунтування до впровадження та практичного використання. Інновація відображає розвиток, підкреслюючи її діалектичний зв'язок з економічними коливаннями. **Наукова новизна.** Запропоновано визначення інновації як результату реалізації ідеї у вигляді впровадження нових або вдосконалених технологій, продукції, послуг, що мають економічні, соціальні та інші ефекти в процесі розвитку і здобуття конкурентних переваг. Сформульована дефініція включає виділені підходи до розгляду інновації як технології, продукту або послуги (впровадження нового); як ефекту, результату; як ідеї; як процесу; як розвитку. **Практична значимість.** Комплексне розуміння сутності інновації на основі ключових аспектів джерел її виникнення та впливу на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання дозволить краще ідентифікувати види інновацій, їх характеристику, оцінку ефективності.

Ключові слова: інновація, сутність, визначення, інноваційна діяльність.

Постановка проблеми

У сучасних умовах динамічних змін та інформатизації всіх сфер життя суспільства інновації виступають рушійною силою розвитку економічних систем та ключовим фактором забезпечення конкурентних переваг суб'єктів господарювання. В останні роки вимоги до підприємств суттєво зросли: з одного боку, вони повинні бути конкурентоспроможними, приносити прибутки і надавати очікуваний рівень рентабельності власникам, менеджерам та інвесторам, а з іншого боку, протистояти постійним змінам економічних, екологічних, соціально-політичних, епідеміологічних факторів. Інновації лежать в основі підприємництва, а управління інноваціями є необхідним елементом забезпечення успішного майбутнього будь-якої компанії. Узагальнено, інновації розглядають як двигун економічного розвитку, присутній в усіх галузях економіки. Інновації призводять

до зростання попиту, що сприяє збільшенню інвестицій та зайнятості і є позитивним фактором. Проте огляд наукової літератури показує, що підходи до розуміння інновацій дуже різноманітні. Це створює перешкоди для ідентифікації сутності інновацій, їх видів, форм та методів управління інноваційними процесами на підприємстві. Актуальність теми дослідження підкреслює велика кількість публікацій на тему інновацій, характеристики їх сутності і особливостей. Проблеми визначення категорії «інновація» пов'язані з багатогранною природою даного поняття, його проникнення у всі сфери суспільного та економічного життя. Це не лише економічний, а й філософський, етичний, соціально-культурний, медичний, юридичний, освітній термін. Тому для кращого розуміння не тільки економічної сутності, а й значення інновацій в сучасних умовах необхідно систематизувати наявні підходи до трактування цього поняття й

сформувати власне узагальнене бачення дефініції даної категорії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Інновації, як актуальна, цікава, багатогранна категорія привертають увагу багатьох науковців і практиків. Питанням визначення сутності та ключових підходів до розуміння категорії «інновації» присвячено велику кількість праць, проте досі немає єдиного загальноприйнятого підходу до трактування поняття «інновація», що потребує поглибленого розгляду і аналізу. Виділені в літературі підходи до визначення сутності інновацій відрізняються між собою, що пояснюється широким змістом даного поняття та сферою його використання. Інновації як процес, результат, зміну чи систему визначає О.В. Чумак у своєму детальному соціально-філософському аналізі поняття «інновації» та «інноваційна діяльність» [20]. Сутність інновацій через призму їх життєвого циклу розглядають О. В. Прокопенко та В.Ю. Школа, які виокремлюють п'ять підходів до трактування: 1) товарний; 2) результативний; 3) процесний; 4) системний; 5) циклічний [13]. Інновації в умовах трансформаційних змін економіки досліджують В.В. Зянько, І.Ю. Епіфанова, В.В. Зянько [4]. Визначення інновацій та інструментів для їх впровадження розкриває Шанхайський партнер McKinsey E. Rot (Erik Roth) [15]. У своїх дослідженнях теорії поняття інновації В.В. Іванова [5] розглядає їх як результат, як зміну або як процес залежно від об'єкта і предмета дослідження. Група авторів А.М. Пугач, Н.І. Демчук, О.В. Довгаль, Л.С. Крючко, Н.В. Тягло [14, с. 5] виділяють чотири підходи до трактування сутності інновацій залежно від об'єкта та предмета дослідження: 1) інновації як процес; 2) як результат; 3) як зміна; 4) як система. Аналогічні підходи представлені в дослідженні В.Ю. Вострякової [1]. Вагомий внесок в теоретичний базис дослідження сутності інновацій здійснили вітчизняні і зарубіжні вчені: Й. Шумпетер [21], П. Друкер [2], М.І. Лапін [9], Б. Санто [16], Р.А. Фатхутдінов [18], Г. Зальтман (Zaltman G.) [30], Р. Дункан (Duncan R.) [30], Дж. Холберг (Holbeek J.) [30], П.С. Харів [19], Ф. Перу (Peru F.) [28], А. Маслюківська [10], та інші, у тому числі з урахуванням галузевих

особливостей бізнесу – В.О. Заколюдажний [3], О.О. Карпенко [7], С.М. Семенова [29]. Не зважаючи на наявність значної кількості публікацій, залишається не врегульованою систематизація підходів до визначення економічної сутності інновацій та їх особливостей відповідно до сучасних умов господарювання й динамічних змін в усіх сферах діяльності людини.

Формулювання цілей статті

Метою статті є дослідження економічної сутності поняття «інновації», систематизація наукових підходів до визначення цього терміну, огляд важливих компонентів, що характеризують інновації у сучасних умовах господарювання та формулювання власного бачення економічного змісту даної категорії.

Виклад основного матеріалу

Поняття «інновація» запроваджено від англ. *innovation* – нововведення, що в свою чергу походить від лат. *novatio* – оновлення, зміни, та префіксу *in*, який означає в напрямку до чогось, тобто за своєю етимологією, інновація – це рух в напрямку до змін.

В економічній теорії поняття «інновації» запровадив відомий вчений-економіст, соціолог та історик Йозеф Шумпетер, який у своїй праці «Теорія економічного розвитку» у 1912 р. вперше визначив інновацію як певну нову комбінацію, іншу якість засобів виробництва, пов'язуючи її з впливом фактору часу в економіці, необхідністю та наслідком впровадження нових кращих продуктів, більш економічних методів виробництва [21, с. 102]. Також Й. Шумпетер запровадив термін «креативне руйнування в економіці». Руйнування стереотипів новими видами продукції, послугами та способами організації ведення бізнесу.

Форма і зміст розвитку процесу виробництва створюють нові комбінації використання наявних ресурсів, які охоплюють наступні п'ять напрямів:

- 1) Виготовлення нового, ще не відомого споживачам, блага або створення нової якості вже існуючих благ.
- 2) Впровадження нового – нової галузі, методу (способу) виробництва, нового способу комерційного використання товару.

3) Опанування нових ринків збуту для певної галузі чи продукту, незалежно від того, чи існував такий ринок до цього.

4) Отримання нових джерел сировини, напівфабрикатів, незалежно від того, чи існував він раніше, чи його потрібно було створити.

5) Проведення реорганізації, наприклад, формування власного монопольного становища або руйнування монопольних позицій інших підприємств [21, с. 159].

Інноваційний процес визначається як динамічна конкуренція, в якій фірми прагнуть інновацій, проте різними способами. Для лідерів інновації виступають внутрішнім імпульсом для змін, проведення розробок і впроваджень, для імітаторів – зовнішнім фактором для наслідування та наздоганяння лідерів. Так чи інакше, нововведення охоплює всю галузь, і компанії, які не встигли пристосуватись до нових умов конкуренції, зазнають збитків і розоряються. Цікавим є бачення того, що оскільки економічна система заснована на конкуренції, нові комбінації, в основі яких закладені інновації, прокладають собі шлях у боротьбі зі старими (попередніми) комбінаціями [21, с. 160], у змаганні за вищу ефективність та рентабельність. Нові комбінації не виникають на заміну старих, а як правило, формуються поряд зі старими і конкурують з ними [21, с. 402].

Поняття «інновація» багатогранне і в різних науках його розуміють по-своєму. У соціології інновації означають процес впровадження елементів однієї культури в іншу, певний соціально-культурний процес,

який сприяє закономірним, різноманітним трансформаціям соціуму [17, с. 19], в етиці – зміні етичних норм [17, с. 24], в психології – нову, створену духовну, психічну реальність, сутність якої вступає у певну суперечність з наявною традицією [20, с. 159]. У філософії інновації – це здатність вирватися за межі складного проблемного філософського мислення, бачити нові проблеми, шляхи, засоби їх рішення, цілеспрямоване впровадження в існуючу практику того чи іншого нововведення, завдяки якому відбуваються позитивні зміни і досягається необхідний ефект [20, с. 163]. В економічному аспекті інновації є джерелом розвитку, зростання прибутків та конкурентних переваг.

Інновації розглядають з двох аспектів, як: 1) вкладення коштів в економіку, що забезпечує зміну техніки та технології; 2) нова техніка, технологія, що є результатом досягнень науково-технічного прогресу. Істотним чинником інновації є розвиток винахідництва, раціоналізації, поява великих відкриттів [6]

На основі огляду наукової літератури, визначення сутності поняття «інновації» згруповано у п'ять основних домінуючих підходів: 1) інновація як технологія, продукт або послуга (впровадження нового); 2) інновація як ефект, результат; 3) інновація як ідея; 4) інновація як процес; 5) інновація як розвиток (рис. 1). Запропоновані підходи мають орієнтовний характер і визначають базові аспекти пояснення сутності інновацій, ключові слова.



Рис. 1. Підходи до визначення сутності інновацій

Джерело: сформовано автором на основі опрацювання літератури [1-30] та власного бачення

Більш детально сутність кожного підходу розкрито в таблиці 1.

Таблиця 1

Підходи до трактування сутності поняття „інновації” в науковій літературі та законодавстві

Джерело: сформовано автором на основі [1-30]

№ п.п.	Автор, джерело	Визначення
1	2	3
I	Інновація як технологія, продукт або послуга (впровадження нового)	
1	Про інноваційну діяльність: Закон України 04.07.2002р. № 40-IV [12]	Інновації – новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери.
2	Керівництво Осло (Oslo Manual: Guidelines for Collecting and Interpreting Innovation Data, 3rd Edition. OECD/EC, 2005) [27]	Інновація є введенням у споживання якого-небудь нового або значно поліпшеного продукту (товару або послуги) або процесу, нового методу маркетингу, або нового організаційного методу в діловій практиці, організації робочих місць або зовнішніх зв'язків.
3	Рот. Е. [15]	Інновації – це новий спосіб використання знань, матеріальних і нематеріальних активів з метою створення доданої вартості, у формі нових продуктів, послуг, бізнес-моделей, процесів або методів управління.
4	Іванова В.В. [5]	Інновація – це сукупність знов створених і (або) поліпшених товарів, послуг, процесів, ідей, методів, принципів, які мають практичне застосування з метою отримання економічного, науково-технічного, екологічного, соціального, інформаційного або іншого виду ефекту.
5	Мочерний С.В., Ларіна Я.С., Устенко О.А., Юрій С.І. [11]	Інновація – впровадження нової техніки, технології, організації виробництва і збуту товарів тощо, що дає змогу здобувати переваги над конкурентами. Інновація підтверджується передусім патентами.
II	Інновація як ефект, результат	
6	Заколюдяжний В.О. [3]	Інновації – результат від інвестицій у новітні розробки, впровадження яких дозволяє вдосконалити маркетингову, організаційну, ресурсну або технологічну складову бізнес-процесів страховика та забезпечує підвищення прибутковості його діяльності, забезпечує стійкість фінансового стану.
7	Харів П.С. [19]	Інновація – це результат інноваційної діяльності, відображений у вигляді наукових, технічних, організаційних чи соціально-економічних новинок, котрий може бути отриманий на будь-якому етапі інноваційного процесу.
8	Зянько В. В., Єпіфанова І. Ю., Зянько В. В. [4]	Інновація – це творчий результат втілення новаторської ідеї у певній предметній субстанції – новому методі, засобі чи заході людської діяльності, використання яких передбачає зміну усталених, звичних способів діяльності; продукті, технології чи послугі, яким властиві нові споживчі якості, що дозволяє розширити ринковий попит і отримати економічний, соціальний, екологічний чи інший ефект.
9	Маслюківська А. [10]	Інновацію можна визначити як кінцевий результат ринкової реалізації впровадженого у певній сфері діяльності оформленого результату ДіР із отриманням комплексу ефектів, зокрема комерційного. Інновації є основою розвитку, його рушійною силою та результатом водночас.
10	Чумак О.В. [20]	Інновація – це результат незвичайного винахідництва, радикальної новизни.

11	Інновація. Вікіпедія [6]	Інновація – це результат системної діяльності, спрямованої на реалізацію досягнень науково-технічного прогресу та їх удосконалень, що сприяє кількісним та якісним змінам у внутрішньому середовищі підприємства та забезпечує підвищення ефективності та отримання конкурентних переваг.
12	Фатхутдинов Р. А. [18]	Інновація – кінцевий результат впровадження новації з метою зміни об'єкта управління і отримання економічного, соціального, екологічного, науково-технічного або іншого виду ефекту.
III	Інновація як ідея	
13	Інновація. Вікіпедія [6]	Інновація (англ. <i>innovation</i> – нововведення) – ідея, новітній продукт в галузі техніки, технології, організації праці, управління, а також у інших сферах наукової та соціальної діяльності, засноване на використанні досягнень науки і передового досвіду, є кінцевим результатом інноваційної діяльності.
14	Друкер П. [2]	Інновація – це особливий засіб підприємців, за допомогою якого вони досліджують зміни в економіці та суспільстві з метою використання їх у бізнесі чи в різних сферах обслуговування. Інновація (новаторство) не стільки технічний, скільки економічний або соціальний термін, а інноваційна діяльність є добре організованою, раціональною, систематичною роботою.
15	Д.Дж. Х'юз, А. Лі, А.В. Тіан, А. Ньюман, А. Легуд [22]	Інновації передбачають деяку комбінацію ідентифікації проблеми або можливості, впровадження, прийняття або модифікацію нових ідей, що відповідають організаційним потребам, пропаганду ідеї та практичне втілення цих ідей.
16	Франклін Перу [28]	Інновація – це щось оригінальне та більш ефективне, і, як наслідок, нове, що «проривається» на ринок чи суспільство.
17	Маранвіль С. [25]	Інновація – це застосування кращих рішень, що відповідають новим вимогам, незадоволеним, потенційним або існуючим потребам ринку.
18	Інновації. Словник Меріам-Вебстер (Innovation. Merriam-Webster Dictionary) [23]	Інновація – нова ідея, творчі думки, нові уяви у формі пристрою чи методу.
19	Зальтман Г., Дункан Р., Холберг Дж. [30]	Інновації – будь-яка ідея, спосіб дій чи матеріальний продукт, що вважаються новинкою з точки зору компонентів, які відіграють значну роль у тій системі, де впроваджується нововведення.
IV	Інновація як процес	
20	Лапін М.І. [9]	Інновація – комплексний процес створення, поширення і використання нового практичного засобу для повного або кращого задоволення вже відомої потреби; а також це процес змін, який пов'язаний з певним нововведенням у соціальному та речовому середовищі, в якому здійснюється його життєвий цикл.
21	Санто Б. [16]	Інновації – це суспільний, технічний та економічний процес, що через практичне використання ідей та винаходів призводить до створення кращих за своїми властивостями виробів і технологій.
22	Кантер М. [24]	Інновація – це процес втілення у життя будь-якої нової ідеї, що пропонує вирішення якоїсь проблеми.
V	Інновація як розвиток	
23	Шумпетер Й. [21]	Інновація визначається як певна нова комбінація використання наявних ресурсів, що дає іншу якість засобів виробництва, виникає під впливом циклічних процесів розвитку економіки, внаслідок впровадження нових кращих продуктів, більш економічних методів виробництва.
24	Прокопенко О. В., Школа В.Ю. [13]	Інновація являє собою еволюційний розвиток, який охоплює ряд історичних форм: ідея – новинка – новація – нововведення – інновація – традиційний товар. Виходячи з цього, життєвий цикл інновації повинен охоплювати всі етапи, починаючи від генерації ідеї та матеріального її втілення до втрати комерційного потенціалу інновації як ринкового товару.

Отже, відповідно до першого підходу інновації розглядаються як технологія, продукт або послуга – впровадження нового. Цей підхід найбільш близький для нормативних джерел. Згідно з Законом України «Про інноваційну діяльність», інновації – це «новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери» [12]. За Рекомендацією Осло, інновацію визначають як впровадження у споживання нового або значно поліпшеного продукту, товару, послуги, процесу, нового методу маркетингу чи нового організаційного методу в діловій практиці, організації робочих місць або зовнішніх зв'язків [27]. Інновація представляє собою нововведення у вигляді використання нового товару, продукції, послуги чи процесу, управлінських методів в діяльності підприємства, організації його внутрішніх і зовнішніх комунікацій [29, с. 36].

Товарний підхід, який описують О. В. Прокопенко та В.Ю. Школа [с. 214], де інновації розуміються як продукт, придатний для кінцевого споживання або товари, що виходять на ринок, є дещо обмеженим. Його необхідно розширити, додавши, що інновації передбачають також впровадження нових технологій та послуг, що актуально в сучасних умовах господарювання, особливо для сервісного обслуговування.

Досить інтегративно розглядає інновації В.В. Іванова, як сукупність створених або поліпшених товарів, послуг, процесів, ідей, методів, принципів, які мають практичне застосування з метою отримання певного ефекту [5, с. 85]. Тут акцент і на нові товари, продукти, послуги, ідеї, і на результат у вигляді сукупності очікуваних ефектів.

В економічних словниках інновація – це впровадження нової техніки, технології, організації виробництва і збуту товарів тощо, що дає змогу здобувати переваги над конкурентами [11].

Погоджуємось з визначенням інновацій як нового способу використання знань, матеріальних і нематеріальних активів з метою створення доданої вартості, у формі

нових продуктів, послуг, бізнес-моделей, процесів або методів управління [15].

Інновація як ефект або результат означає нове науково-технічне досягнення, нововведення як результат впровадження новизни [19, с.8-9], результат від інвестицій у новітні розробки, які дозволяють вдосконалити маркетингову, організаційну, ресурсну або технологічну складову бізнес-процесів, забезпечують підвищення прибутковості та стійкість фінансового стану [3]. Результативний підхід пропонує Р.А. Фатхутдінов і визначає інновації як кінцевий результат впровадження новачії з метою зміни об'єкта управління і отримання економічного, соціального, екологічного, науково-технічного або іншого виду ефекту [18]. Також результативний підхід до визначення сутності інновацій представлено в монографії В.В. Зянько, І.Ю. Єпіфанової, В.В. Зянько [4, с. 13], де інновація розглядається як творчий результат втілення новаторської ідеї у певній предметній субстанції – новому методі, засобі чи заході людської діяльності. Використання таких ідей передбачає зміну існуючих способів діяльності. Новаторські ідеї реалізуються в продукті, технології чи послугі, яким властиві нові споживчі якості, що дозволяє розширити ринковий попит і отримати економічний, соціальний, екологічний чи інший ефект. Тут прослідковується також ідейний підхід до визначення інновацій. За етимологією «новаторська ідея» поєднує поняття «ідея» (від грец. *idea* – початок, основа, прообраз) як джерело пізнання чогось нового, та «новація» (від лат. *novatio* – оновлення, зміна; *novator* – оновлювач) початок творчої енергії, креативності, створення чогось нового і прогресивного в економіці, науці, медицині, тощо. Таким чином, результативний підхід взаємопов'язаний з розглядом інновації як ідеї.

Інновація в сучасному значенні – це «нова ідея, творчі думки, нові уяви у формі пристрою чи методу» [23]. Інновації також розглядають як застосування кращих рішень, що відповідають новим вимогам, незадоволеним, потенційним або існуючим потребам ринку [25]. Як зазначає Франклін Перу, інновація – це щось оригінальне та більш ефективне, і, як

наслідок, нове, що «проривається» на ринок чи суспільство [28].

Необхідно розрізнити інновації та винаходи. Інновація пов'язана з винаходом, але не тотожна йому. Різниця між винаходом та інновацією є тонкою, але важливою. Винахід створює можливості, здатність, але інновація сприймає цю здатність і дозволяє її масштабувати та формувати певний вплив на ринок або суспільство [26], але не всі нововведення потребують винаходу. Інновації часто можуть виявлятися через інженерний процес, коли проблема, яка потребує вирішення, має технічний або науковий характер.

Автори Г. Зальтман (Zaltman G.), Р. Дункан (Duncan R.) і Дж. Холберг (Holbeek J.) розглядають інновації як будь-яку ідею, спосіб дій чи матеріальний продукт, що вважаються новинкою з точки зору компонентів, які відіграють значну роль у тій системі, де впроваджується нововведення [30].

На взаємозв'язок інновацій з новаторством вказує П. Друкер [2, с. 73], за яким інновація – це особливий засіб підприємців, за допомогою якого вони досліджують зміни в економіці та суспільстві для використання їх у бізнесі чи в різних сферах обслуговування. Інновація (новаторство) за П. Друкером розглядається не стільки як технічний, скільки економічний або соціальний термін. Нові знання лежать в основі нововведень, які в свою чергу створюють зміни і формують нові потреби [2, с. 171].

В межах процесного підходу О. В. Прокопенко та В. Ю. Школа [13, с. 214] розглядають інновації як процес матеріального втілення ідеї, впровадження в повсякденне життя. Проте реалізація ідей і взагалі інновації можуть мати не лише матеріальну форму. Інновації можуть бути джерелом створення нематеріальних активів: ноу-хау, патентів, гудвілу [8, 29]. Інновацію як процес створення, поширення і використання нового практичного засобу для повного або кращого задоволення вже відомої потреби визначає М. І. Лапін. Також в інноваціях він вбачає процес змін, який пов'язаний з нововведеннями у соціальному та речовому середовищі, в якому здійснюється його життєвий цикл [9, с. 7].

Досить узагальнено за Р. Кантером (Kanter R.) інновація – це процес втілення у життя будь-якої нової ідеї, що пропонує вирішення якоїсь проблеми, а новаторство – задум, прийняття і втілення у життя нових ідей, процесів, продукції і послуг [24].

Таким чином, інновація реалізується шляхом надання кращих товарів, послуг, більш ефективних продуктів, процесів, технологій або бізнес-моделей, які розробляються для задоволення потреб ринку, уряду або суспільства.

Інновація як розвиток також дуже часто згадується в літературних джерелах, а саме як необхідний фактор розвитку, ключ до одержання конкурентних переваг та економічного зростання. Проте як окремий підхід до формулювання інновацій він зустрічається рідко.

Заслужує на увагу розгляд сутності інновацій через фази їх життєвого циклу. Як стверджують О. В. Прокопенко та В. Ю. Школа [13, с. 214], інновація являє собою еволюційний розвиток, який охоплює ряд історичних форм: ідея – новинка – новація – нововведення – інновація – традиційний товар. Інновацію можна розглядати у статичному і динамічному аспектах, при цьому життєвий цикл інновації відображає сукупність послідовних періодів, які починаються з визначення потреби в інновації та завершуються повним її вибуттям зі сфери експлуатації. Проте чіткість розмежування цих періодів, можливість накладання один на одного, індикатори оцінки інновацій на кожному з них потребують окремих поглиблених досліджень.

Розвиток – це процес поєднання переривчастих змін і динамічної нерівноваги, викликаних інноваціями [10, с. 60], що представляють собою «реалізацію нових комбінацій» та постійних змін згідно з Й. Шумпетером [21, с. 401].

В узагальненому розумінні інновації можна визначити як дослідження, яке в кінцевому підсумку призводить до перетворення знань у гроші. Здебільшого в літературі інновації розглядають як процес і результат, як виробництво або прийняття, освоєння та використання новинок, що забезпечують додану вартість в економічній та соціальній сферах; оновлення й розширення товарів, послуг та

ринків; розробку нових методів виробництва і створення нових систем управління. Інновація включає оригінальне винахідництво та творче використання ідей, які іноді позначають ціле покоління виробів, стилю обслуговування, прийняття та реалізації нововведень для продуктів, послуг та процесів.

Дуже важливо розрізняти два основні аспекти інновацій: по-перше, це ступінь новизни, тобто чи є дана новація новою для підприємства, новою для ринку, новою для галузі або новою для світу. По-друге, який це вид інновацій. І тут зачіпається вся класифікація інновацій, тому що існує ціла низка ознак поділу інновацій на види. Також необхідно розмежовувати поняття інновацій та творчості (креативності), хоча вони і мають спільні риси, проте відмінні за сутністю.

Творчість в економіці стосується когнітивних та поведінкових процесів, що застосовуються при спробі генерування нових ідей. Інновація в економіці стосується процесів, що застосовуються при спробі реалізації нових ідей. Зокрема, інновація передбачає певну комбінацію ідентифікації проблеми або можливостей, впровадження, прийняття чи модифікацію нових ідей, що залежать від організаційних потреб, просування цих ідей та практичну реалізацію цих ідей на ринку [22].

Зарубіжні автори Д.Дж. Х'юз (Hughes D. J.), А. Лі (Lee A.), А.В. Тіан (Tian A. W.), А. Ньюман (Newman A.), А. Легуд (Legood A.), визначають п'ять відповідних концептуальних маркерів інновацій на робочому місці: розпізнавання проблем, впровадження, модифікація, просування та реалізація нових ідей [22]. За їх твердженням, інновації передбачають деяку комбінацію щодо ідентифікації проблеми або можливості, впровадження, прийняття чи модифікацію нових ідей, що відповідають організаційним потребам, пропаганду та практичне втілення ідей [22, с. 9]. Творчість та інновації в економічному аспекті є пов'язаними між собою концепціями, при чому творчість генерує покоління нових ідей та інновацій, що стосуються наступних зусиль з їх впровадження, зміни та просування. Не всі творчі ідеї приймаються через процес впровадження, і не всі

інноваційні процеси вимагають креативності. Наприклад, підприємство може впроваджувати інновації, використовуючи незвичну ідею, взяту в інших підприємств або країн [22, с. 10].

Інновації суттєво змінюють економічне середовище. Розробки у сфері віртуальної реальності, пристрої автоматизації повсякденних задач, полегшення та обслуговування побутових і транспортних потреб, технології розумного будинку, безпечного виробництва і транспортування, інновації у сфері штучного інтелекту, роботизація, покращення інструментів обробки інформації, розвиток крипто валюти [29] – все це впливає на розуміння сутності і значення інновацій у сучасних умовах.

Отже, можна підсумувати, що кожен підхід до визначення сутності інновацій має право на існування, що вказує на багатогранність та значний потенціал даного поняття. Більше того, досить часто в одному визначенні різною мірою поєднується кілька підходів. Для формулювання повного визначення сутності інновацій потрібно встановити ключові слова: ідея, впровадження, процес, результат, розвиток. Вважаємо, що імпульсом для інновацій є ідея. Необхідність, невирішені проблеми, попит, конкуренція – все це похідні причини, які спонукають для проведення досліджень, розробок, пошуку рішень. Але все-таки творчий початок несе в собі ідея, яка буде покладена в основу інновацій. Вона значно ширша за вирішення проблем, це бачення кращого майбутнього, в усіх аспектах. Для реалізації ідеї у вигляді інновації потрібно впровадження, де виникає новий або суттєво вдосконалений продукт, послуга, технологія, методика. Впровадження невіддільне від процесу інноваційної діяльності, розподілу на фази життєвого циклу інновацій та оцінки очікуваних результатів, ефектів, які сприяють розвитку і мотивують до подальших інновацій. Запропоновано визначати інновації як результат реалізації ідеї у вигляді впровадження нових або вдосконалених технологій, продукції, послуг, що мають економічні, соціальні та інші ефекти в процесі розвитку та здобуття конкурентних переваг.

Висновки

На основі детального аналізу літературних джерел систематизовано підходи до визначення економічної сутності поняття «інновація». Запропоновано розглядати інновацію як технологію, продукт або послугу (впровадження нового); як ефект, результат; як ідею; як процес; як розвиток.

Інновації як технологія, продукт або послуга, що представляють собою впровадження нового – нових технологій, продукції, послуг, організаційних рішень, бізнес-моделей, які забезпечують отримання ефектів (економічних, науково-технічних, соціальних, інформаційних, екологічних) та конкурентних переваг. Даний підхід домінує у визначеннях, представлених у нормативних джерелах та працях Е. Рот, В.В. Іванової, С.В. Мочерного, Я.С. Ларіної, О.А. Устенко, С.І. Юрія.

Досить поширеним є погляд на інновації як на результат від інвестицій у розробки, результат інноваційної діяльності, винахідництва, який також несе в собі певні позитивні ефекти. Серед прихильників цього підходу В.О. Заколюдажний, П.С. Харів, В.В. Зянько, І.Ю. Епіфанова, В.В. Зянько, А. Маслюківська, О.В. Чумак, Р.А. Фатхутдінов.

Багато науковців розглядають інновацію як ідею, творче джерело створення нового, кращого, оригінального, ефективнішого, це особливий засіб пристосування до ринку, до потреб споживачів. Це свого роду ідентифікація проблем та можливостей їх

вирішення за допомогою інновацій. До ідейного підходу можна віднести визначення П. Друкера, Ф. Перу, С. Маранвіль, Г. Зальтман, Р. Дункан, Дж. Холберг, Д.Дж. Х'юз, А. Лі, А.В. Тіан, А. Ньюман, А. Легуд.

Інновація як процес відображає постійність та невід'ємність інноваційної діяльності в сучасних умовах господарювання, а також наявність циклічної форми інновацій від зародження ідеї і її обґрунтування до впровадження та практичного використання. Процесний підхід переважає у визначеннях М.І. Лапіна, Б. Санто, М. Кантера.

Інновацію як розвиток, підкреслюючи її діалектичний зв'язок з економічними коливаннями, де інновації розглядаються як фактор економічного зростання не тільки окремих підприємств, а й економіки загалом, визначає Й. Шумпетер. На еволюційний розвиток та життєвий цикл інновацій вказують О.В. Прокопенко та В.Ю. Школа.

Інновація – це результат реалізації ідеї у вигляді впровадження нових або вдосконалених технологій, продукції, послуг, що мають економічні, соціальні та інші ефекти в процесі розвитку та здобуття конкурентних переваг.

Перспективами подальших досліджень є поглиблення класифікації інновацій з урахуванням виділених підходів до розуміння їх сутності та потреб управління.

BELIANSKA Yu. V.^{1*}

1* Dep. Management, Public Administration, State University of Infrastructure and Technology, e-mail: jbelianskaya24@icloud.com, ORCID ID: 0000-0002-2959-1719

ECONOMIC ESSENCE AND SIGNIFICANCE OF INNOVATIONS IN MODERN ECONOMIC CONDITIONS

Goal. Determining the economic essence of innovation based on the analysis of legislative and literary sources. Characterization of scientists' views and highlighting the main approaches to understanding the essence of innovation. Formulation of own vision of economic essence of innovations as a factor of development and competitiveness in modern conditions of dynamic changes. **Method.** To achieve this goal, a systematic approach, deductive method, comparison, grouping, generalization, analysis and synthesis are used. **Results.** Innovations are the introduction of new - new technologies, products, services, organizational solutions, business models that provide results in the form of economic, scientific and technical, social, informational, environmental effects and competitive advantages. Innovation is seen as an idea, a creative source of creating new, better, original, more effective, as a special means of adapting to the market and consumer needs. Innovation as a process reflects the need for innovation in today's competitive environment. Indicates the existence of life cycles of innovation from the origin of the

idea and its justification to implementation and practical use. Innovation reflects development, emphasizing its dialectical connection with economic fluctuations. **Scientific novelty.** The definition of innovation as a result of the idea in the form of introduction of new or improved technologies, products, services that have economic, social and other effects in the process of development and gaining competitive advantage. The formulated definition includes selected approaches to the consideration of innovation as a technology, product or service (introduction of a new one); as an effect, a result; as ideas; as a process; as development. **Practical importance.** A comprehensive understanding of the essence of innovation on the basis of key aspects of its sources and impact on the competitiveness of economic entities will better identify the types of innovations, their characteristics, evaluation of efficiency.

Keywords: innovation, essence, definition, innovative activity

REFERENCES

1. Vostryakova, V.Yu. (2016). *Development of innovative potential of the enterprise (according to the materials of publishing and printing enterprises of Ukraine)* : dis. ... cand. econ. Science: 08.00.04; KNEU. Kyiv, 235 p. URL: https://kneu.edu.ua/userfiles/d-26.006.03/2016/Diss_Vostriakova.pdf
2. Drucker, P. (2006). *Tasks of management in the XXI century*. Moscow, ООО «ID Williams», 235 p.
3. Zakolodyazhny, V.O. (2018). *Innovations in the activities of insurance companies in Ukraine* : dis. ... cand. econ. Sciences: 08.00.04 / Zakolodyazhny Vladimir Olegovich; Kiev. nat. Univ. Taras Shevchenko. Kyiv, 203 p. URL: http://scc.univ.kiev.ua/upload/iblock/391/dis_Zakolodiazhnyi%20V.O..pdf
4. Zyanko, V.V. & Epifanova, I. Yu. & Zyanko, V.V. (2015). *Innovative activity of enterprises and its financial support in terms of transformational changes in the economy of Ukraine* : monograph. Vinnytsia: VNTU, 172 p. URL: http://fk.vntu.edu.ua/images/documents/zez_2015.pdf
5. Ivanova, V.V. (2009). Research of the theory of the concept of innovation. *Industrial economics*, vol. 4. pp. 80–86. URL: http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/10355/st_47_13.pdf?sequence=1
6. Innovation. Wikipedia. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Інновація>.
7. Karpenko, O.O. (2013). *Innovation and integration paradigm of enterprise development on the principles of clustering* : Kyiv, SIC GROUP UKRAINE LLC, 272 p. ISBN978-617-7092-19-2.
8. Karpenko, O.O. (2020). Internet marketing in the system of innovative development of telecommunication enterprises. *Collection of scientific works of the State University of Infrastructure and Technologies: Series "Economics and Management"*. Vol. 47. Kyiv, DUIT, P. 84-96.
9. Lapin, N.I. (1980). *Actual problems of research of innovations in organizational systems*. M., VNIISI, 114 p.
10. Maslyukivska, A. (2013). Innovative theory of Joseph Schumpeter: from the classical definition of "innovation" to the modern understanding of innovative ideas. *Bulletin of Kyiv National University. T. Shevchenko. Economics Series*, vol. 145. pp. 59-61. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/innovatsionnaya-teoriya-yozefa-shumpetera-ot-klassicheskogo-opredeleniya-ponyatiya-innovatsiya-k-sovremennomu-ponimaniyu/viewer>
11. Mocherny, S.V. & Larina, J.S. & Ustenko, O.A. & Yuri, S.I. (2008). *Economic encyclopedic dictionary* : in two volumes / Ed. S.V. Mochernogo. Lviv, Svit, T. 1, 616 p.
12. The Verkhovna Rada of Ukraine (2002). Pro innovatsiynu diyal'nist' [On innovative activity] (Accessed 04 July 2002). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15>
13. Prokopenko, O.V. & School, V.Yu. (2010). Scientific approaches to the interpretation of the concept and definition of the stages of the life cycle of innovation. *Economic innovations: Coll. Science*. Odessa Ave., vol. 41, P. 213-223. URL: <http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/66563/26-Prokopenko.pdf?sequence=1>
14. Pugach, A.M. & Demchuk, N.I. & Dovgal, O.V. & Kryuchko, L.S. & Tyaglo, N.V. (2018). *Innovative development of the enterprise* : textbook. FOP Shvets V.M., 348 p. URL: <http://dspace.mnau.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/3097/1/Інноваційний%20розвиток.pdf>
15. Roth, E. (2010). Innovation is a way to increase efficiency. *Bulletin McKinsey*, vol. 21. URL: <http://vestnikmckinsey.ru/strategic-planning/innovacii-put-k-povyshshenyu-ehffektivnosti>
16. Santo, B. (1990). *Innovation as a means of economic development*. Moscow, Progress, 296 p.
17. *Social innovation in management: municipal financial and production groups* : textbook. manual for universities / V.N. Ivanov, S.B. Melnikov, N.S. Melnikov [et al.]; Under common. Ed. V.N. Ivanov, S.B. Melnikov. 4th ed., Reworked. and ext. M., Municipal world, 2006, 260 p.
18. Fatkhutdinov, R.A. (2002). *Innovation Management* : Affairs. pos. S.Pb., Piter, 400 p.

19. Khariv, P.S. (2003). *Innovative activity of the enterprise and economic estimation of innovative processes*. Monograph. Ternopil, "Economic Thought", 326 p. URL: <http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/569/1/Інноваційна%20діяльність.pdf>
20. Chumak, O.V. (2009). Socio-philosophical analysis of the concept of "innovation" and "innovation". *Humanitarian Bulletin of the Zaporizhia State Engineering Academy*, vol. 36. P. 152-165. URL: http://www.zgia.zp.ua/gazeta/VISNIK_36_14.pdf
21. Schumpeter, J. (1982). *Theory of economic development (Study of entrepreneurial profit, credit, interest and business cycle)*, Translate. from Germany, Moscow, Progress, 453p.
22. Hughes, D.J. & Lee, A. & Tian, A.W. & Newman, A. & Legood, A. (2018). Leadership, creativity, and innovation: A critical review and practical recommendations. *The Leadership Quarterly*. 29 (5): 549–569, P. 8. doi:10.1016/j.leaqua.2018.03.001. hdl:10871/32289
23. Innovation. *Merriam-Webster. Dictionary*. URL: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/innovation>
24. Kanter, R.M. (1983). *The Change Masters: Corporate Entrepreneurs at Work*. London: Allen and Unwin. p. 20.
25. Maranville, S. (1992). Entrepreneurship in the Business Curriculum. *Journal of Education for Business*. 68:1, 27–31. doi:10.1080/08832323.1992.10117582
26. Morgan, J. (2015). What's the Difference Between Invention and Innovation? *Forbes*. 10 September 2015. URL: <https://www.forbes.com/sites/jacobmorgan/2015/09/10/whats-the-difference-between-invention-and-innovation/#6e639a6b70f4>
27. *Oslo Manual* (2005): Guidelines for Collecting and Interpreting Innovation Data, 3rd Edition. OECD/EC, 2005. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/oslo-manual_9789264013100-en
28. Peru, F. (2009). Questioning two myths in innovation literature. *The Journal of High Technology Management Research*. 20: 40–51. doi:10.1016/j.hitech.2009.02.002
29. Semenova, S. (2019). Classification of innovations as an accounting objective. *Scientific journal «European Science»*, Podhajska, Slovakia, vol. 2. P. 28-38. ISSN 2585-7738. URL: <http://www.european-science.sk/storage/journals/essays/2-2019/316.pdf>
30. Zaltman, G. & Duncan, R. & Holbeck, J. (1973). *Innovations and Organizations*. London: John Wiley and Sons. p. 12, 40-67, 164.

Стаття надійшла до редакції: 04.10.2020
Received: 2020.10.04

УДК 338.48:656.076 (477)

КУЛИНЯК І.Я.^{1*}

^{1*} к.е.н., доцент, Кафедра менеджменту організацій Національного університету «Львівська політехніка», e-mail: ihor.y.kulyniak@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0002-8135-4614

ТРАНСПОРТНИЙ ТУРИЗМ: СУТНІСТЬ, КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Мета. Дослідження теоретичних аспектів організації транспортного туризму, систематизація та доповнення класифікації видів транспортного туризму, а також розгляд тенденцій та перспектив розвитку транспортного туризму в Україні в сучасних умовах динамічного середовища. **Методика.** У статті використано методи теоретичного узагальнення із використанням елементів аналізу, синтезу, порівняння і систематизації. Для формування висновків та рекомендацій застосовано метод логічного узагальнення та комплексного підходу. **Результати.** На основі аналізу наукових джерел за тематикою статті, досліджено теоретичні аспекти трактування поняття «транспортний туризм». У статті наведено систематизовану та доповнену автором класифікацію видів транспортного туризму за такими класифікаційними ознаками: залежно від шляху сполучення; залежно від засобу пересування (виду транспортного засобу); за сезонністю; за побудовою траси маршруту; за тривалістю маршруту; залежно від рівня мобільності; за кількістю учасників; залежно від наявності суб'єкта організації подорожі; за територіальною ознакою; за інтенсивністю туристичного потоку; за ступенем підготовки; за метою подорожі. Вивчення сучасних тенденцій розвитку туризму, а також стан транспортного перевезення пасажирів та рівня розвитку транспортної інфраструктури дало змогу автору визначити основні перспективні напрями розвитку транспортного туризму в Україні. **Наукова новизна.** Наведено удосконалений авторський підхід до класифікації видів транспортного туризму за різними класифікаційними ознаками, проаналізовано основні тенденції та перспективи розвитку транспортного туризму в Україні з врахуванням сучасних умов динамічного середовища. **Практична значимість.** Автором обґрунтовано перспективність розвитку транспортного туризму в Україні, зокрема таких видів, як автомобільний, залізничний, морський та річковий, парашутний, велосипедний туризм та ін. Автором зроблено висновок про можливість як для держави, так і для суспільства зокрема, отримати додаткові переваги та ефекти від організації транспортного туризму в Україні, характеристику яких подано у статті. Все це можливо у випадку чіткого розуміння ролі та місця транспортного забезпечення у системі туристичних послуг, практичного впровадження державних програм стимулювання розвитку туризму, а також відновлення наявної і розбудови нової транспортної інфраструктури в Україні.

Ключові слова: транспортний туризм; транспортні перевезення; транспортний засіб; автомобільний туризм; залізничний туризм; водний туризм; повітряний туризм; пішохідний туризм; велосипедний туризм.

Постановка проблеми

Туризм належить до сфери послуг, для якої попит залежить не тільки від цінової політики чи доходів споживачів, а й від нецінових чинників, таких як сервіс, широкий асортимент послуг, наявність супутніх та додаткових складових (страхування, трансфер, розміщення тощо). Також у міру розвитку міжнародних зв'язків та посилення ролі технологічної сфери, громадяни все більше мають змогу контактувати з народами інших країн та національностей, дізнаватись більше про традиції та культуру в інших місцевостях. Туристи потребують все нових та оригінальних вражень, відвідин нових місць, знайомств з об'єктами інших країн та народів тощо. Все це потребує пошуку туристичними компаніями

нових туристичних напрямів, застосуванню інноваційних технологій надання туристичних послуг, нових форм обслуговування туристів тощо. Тут не обійтися без розвинутої туристичної інфраструктури, зокрема, об'єктів транспортного забезпечення туристичних послуг (автомобільних, залізничних, повітряних тощо шляхів). За допомогою розвинутої транспортної інфраструктури туристичні компанії можуть розширювати географію маршрутів та задовольнити різноманітні вимоги туристів щодо транспортного обслуговування.

Під впливом багатьох зовнішніх чинників змінюються вподобання та пріоритети туристів, на зміну традиційним та класичним формам туризму приходять нові, які дозволяють туристам отримати нові враження та емоції.

Туристична сфера все більше переорієнтовується на дотримання принципів збалансованого розвитку природи, замінюючи екологічно небезпечний транспорт на менш шкідливіший; все більшої актуальності набувають активні форми відпочинку – туристи пересідають з комфортних автомобілів на велосипеди, бажають отримати нові враження та емоції із взаємодією з природним середовищем у формі пішохідних чи велотурів; поширення пандемії COVID-19 сприяло зростанню популярності індивідуальних турів замість групових, подорожей малими групами замість великих, зміну місцевостей відпочинку, наданню переваги гірському чи сільському відпочинку; туристи намагаються використовувати вільний час з більшою користю та раціональністю, надавати перевагу безпечним засобам переміщення. Все це створює нові вимоги до транспортного забезпечення комфортного та здорового відпочинку для громадян всієї країни, що зумовлює актуальність подальшого дослідження основних тенденцій розвитку транспортного туризму з врахуванням змін внутрішніх та світових впливів на процес транспортного переміщення туристів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Туризм як одна з перспективних і найбільш привабливих у своєму розвитку галузь економіки України є достатньо досліджена у науковій літературі. Проблематика, місце і роль туристичних послуг описані у працях багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців, зокрема, таких як: Ю. Бондаренко [1], Л. Гальків [3], О. Килин [3], В. Кифяк, В. Кравців, М. Лущик [15], М. Мальська, П. Масляк, Н. Мироненко, О. Мороз [23], Н. Паньків [15], О. Роїк [15], О. Савіцька [20], Н. Сагалакова, І. Смаль, А. Теребух [23], Н. Фоменко та ін. Проте, більшість науковців присвячує свої дослідження вивченню загальних питань функціонуванню туристичного ринку, приділяє більше уваги вивченню популярних видів туризму. Транспортний туризм як специфічна форма туризму є недостатньо вивченим у науковій літературі, оскільки, як показує аналіз останніх досліджень та публікацій, більшість науковців висвітлюють питання функціонування транспортних послуг та туризм відособлено. Саме тому потребує подальшого та ґрунтовнішого вивчення

проблематика організації транспортного туризму в Україні як комплексної послуги і в теоретичному плані, і з врахуванням практичних аспектів, особливо в умовах впливу наслідків світової пандемії COVID-19, змін пріоритетів подорожуючих, посилення уваги на вибір тих засобів пересування, які забезпечуватимуть здоровіший спосіб відпочинку, збереження екології та природного середовища тощо. Державним органам також необхідні додаткові дослідження з метою формування ефективних управлінських рішень щодо розвитку такого типу транспортної інфраструктури, яка б не суперечила принципам Стратегії сталого розвитку України [22] та дозволила нашій країні посилити свої позиції на міжнародному ринку туристичних послуг.

Формулювання мети статті

Цілями даної статті є дослідження теоретичних аспектів організації транспортного туризму, систематизація та доповнення класифікації видів транспортного туризму, а також розгляд тенденцій та перспектив розвитку транспортного туризму в Україні в сучасних умовах динамічного середовища.

Виклад основного матеріалу дослідження

Будь-який вид туризму передбачає тимчасовий виїзд особи з місця проживання в певних цілях із застосуванням транспортного засобу. За участю в задоволенні туристичних потреб транспортні засоби належать до первинних, вторинних і третинних підприємств рекреаційного комплексу [26]:

– первинні – транспортні підприємства, що беруть безпосередню участь в обслуговуванні туристів (залежно від використовуваних транспортних засобів виділяють автомобільний, автобусний, мотоциклетний, авіаційний, залізничний, велосипедний, водний на гребних судах, водний на моторних судах, кінний види туризму);

– вторинні – транспортні підприємства, що виконують внутрішні (міські) та зовнішні пасажироперевезення, але не спеціалізуються на перевезенні туристів;

– третинні – транспортні підприємства, що обслуговують промисловість та сільськогосподарські підприємства і опосередковано залучені в обслуговування туристів.

Транспорт існував як окрема галузь економіки до появи потреби в туризмі і перетворення її в соціальну потребу; транспорт може функціонувати окремо і незалежно від туризму, в той час як зворотне неможливо; туризм знаходиться в більш сильній залежності від належного стану та сталого функціонування транспортної системи, ніж пасажирський транспорт від туристичного розвитку. Головним завданням пасажирського транспорту є задоволення населення в перевезеннях, а головним завданням туризму – надання населенню якісних туристичних продуктів і окремих туристичних послуг [25].

У джерелі [6, с. 87] наведено таку класифікацію засобів перевезень в туризмі:

1) наземні види перевезень:

- переміщення і перевезення за допомогою м'язової сили людини (пішохідні, лижні, велосипедні, рикші, носилки);
- за допомогою тварин (в'ючні, тяглові, верхові – під сідлом);
- механічні засоби: автомобільний транспорт (колісний, шнековий, гусеничний та ін.); рейковий транспорт – залізниці, метро, трамваї, фунікулери, канатні дороги;

2) повітряні види перевезень: повітряні кулі та дирижаблі, планери та дельтаплани, парашути, парaplани, парамоторам; вертольоти; літаки малої авіації, гідролітаки, широкофюзеляжні літаки, надзвукові лайнери;

3) перевезення водним річковим і морським транспортом: плоти і гребні човни; парусні судна та яхти; човни і судна маломірного флоту з механічним приводом; річкові та морські судна; судна на повітряній подушці; підводні судна.

Зазвичай транспорт, що використовується для перевезення туристів, Всесвітня туристична організація (UNWTO) поділяє на повітряний, сухопутний – залізничний й автомобільний, а також водний – підводний, надводний [16].

Науковцем Ходіковою І.В. [25] транспортні подорожі трактуються як подорожі організованих груп туристів при наявності путівок (ваучерів) по розроблених маршрутах з використанням різних транспортних засобів.

У джерелі [29, с. 374] транспортування співвідноситься у ролі туризму у тому випадку, якщо перевезення є невід'ємною частиною туризму, такого як круїз або мальовнича залізнична подорож.

Туристи отримують задоволення не тільки від швидкості переміщення до місця

відпочинку, а від самого процесу транспортування. Залежно від способу пересування в науковій літературі виокремлюють широкий спектр видів туризму. Науковець Марценюк Л.В. [13] пропонує таку класифікацію туристичних подорожей різними видами транспорту:

- залізничний (круїзний, трансферні перевезення, оглядовий, по вузьким коліям);
- автомобільний (материковий, трансферні перевезення, оглядовий, самодіяльний);
- морський (круїзний, оглядовий);
- річковий (круїзний, оглядовий);
- авіаційний (чартерний, оглядовий).

Залежно від способів пересування та транспортних засобів, якими користуються туристи, туризм поділяється на форми: автомобільний, автобусний, мотоциклетний, авіаційний, водний (морський, річковий), підводний, залізничний, гужовий, велосипедний, пішохідний, лижний, спелеологічний, комбінований або змішаний. У сучасних умовах популярним стає використання екзотичних видів транспорту для здійснення туристичних подорожей – канатних доріг, фунікулери, повітряних куль, дельтапланів тощо. Залежно від рівня мобільності та способу пересування туризм умовно можна поділити на активний (пішохідний, гірський, лижний, водний, велосипедний, автомобільний, мотоциклетний, спелеологічний) та пасивний (залізничний, автобусний, морський та авіаційний) [8].

Романова А.А. [19] за способом пересування виокремлює автомобільний, залізничний, авіаційний, водний, мотоциклетний, велосипедний, пішохідний, кінний, космічний, комбінований види туризму.

У джерелі [4] транспортні подорожі поділяються за такими критеріями:

- за сезонністю (інтенсивністю турпотoku у певний період часу подорожі): цілорічні; сезонні; разові;
- за побудовою траси маршруту: лінійні; радіальні; кільцеві;
- за тривалістю маршруту: короткострокові; подорожі вихідного дня; тривалі;
- залежно від засобу пересування: автотури (автобусні; маятникові; автомобільні), залізничні тури; теплоходні тури; авіаційні тури; комбіновані тури.

Більш ширшу класифікацію видів транспортного туризму наводить Ходікова І.В.

[25] і пропонує класифікувати за такими ознаками:

- способу пересування на маршруті (залізничний, морський, автобусний, річковий, авіаційний, інші види, комбінований);
- виду використовуваного транспорту (поїзди, літаки, автобуси, теплоходи, пороми, яхти, човни, байдарки, плоты, підводні човни та інші плавзасоби, мотоцикли, велосипеди, повітряні кулі, дельтаплани);

- побудови траси маршруту (лінійна, кільцева, радіальна, комбінована);
- тривалості подорожі (короткочасні, типу «уїкенд», багатоденні);
- сезонності (цілорічні, сезонні, разові).

Враховуючи різноманітність підходів та не однаковість думок науковців, вважаємо за потрібне систематизувати та доповнити класифікацію видів транспортного туризму (табл. 1).

Таблиця 1

Класифікація видів транспортного туризму

Джерело: систематизовано та доповнено автором на основі [9, 10, 19]

Класифікаційні ознаки	Вид транспортного туризму	Характеристика
Залежно від шляху сполучення	повітряний	подолання маршруту в повітрі
	сухопутний (залізничний, автомобільний)	подолання маршруту суходолом
	водний (підводний, надводний)	подолання маршруту водною поверхнею
Залежно від засобу пересування (виду транспортного засобу)	автомобільний (автомобілотуризм, мототуризм, туризм на власному автомобілі, караванінг, автобусний туризм, автосафарі-туризм)	подорожі туристів із використанням автомобілотранспорту, можливо з причепом (караванінг)
	залізничний	подорожі організованих туристів із використанням залізничного транспорту
	морський	подорожі морем з використанням морських суден
	річковий	подорожі річкою з використанням річкових суден
	аеротуризм (авіаційний, парашутний, на повітряних кулях)	подорожі з використанням повітряного транспорту (авіатранспорту, парашуту, аеростатів або повітряних куль)
	космічний	польоти в космос або на навколоземну орбіту в розважальних чи науково-дослідних цілях, оплачувані з приватних коштів
	велосипедний	подорожі за допомогою велосипеда
	лижний (гірськолижний)	подорожі на лижних засобах пересування
	гужовий (в'ючний, кінний, екіпажний)	подорожі на в'ючних засобах пересування, серед яких коні, верблюди, слони, віслюки, собаки, яки, страуси, олені, буйволи, черепахи, лами
комбіновані тури	подорожі з використання декількох видів транспорту	
За сезонністю	цілорічний	діє упродовж усього року
	сезонний	діє у період сезону (подорожі зимою, літом, у період міжсезоння)
	разовий	організовується за разовим замовленням
За побудовою траси маршруту	лінійний	подорож з одного пункту в інший
	радіальний	переміщення у різних напрямках з одного пункту з поверненням до нього
	кільцевий	подорож починається та закінчується у тому ж пункті
За тривалістю маршруту	короткостроковий	прогулянкові подорожі тривалістю до 24 годин
	подорожі вихідного дня	подорожі до 3 діб (як правило, у вихідні дні)
	тривалий	подорожі тривалістю більше 2-3 днів

Залежно від рівня мобільності	активний (велосипедний, лижний, водний, кінний, авто-і мототуризм)	характеризуються активним способом пересування по певному маршруту з витратою відповідних фізичних зусиль туриста
	пасивний (залізничний, автобусний, морський, авіаційний)	характеризуються пересуванням без витрат відповідних фізичних зусиль туриста
За кількістю учасників	індивідуальний	участь від однієї до п'яти осіб, подорожі організуються за власним планом однієї особи та реалізується в індивідуальному обслуговуванні
	сімейний	подорож сім'ї (з дітьми або без) або групи з кількох сімей
	груповий	участь більше п'яти осіб, об'єднаних спільними інтересами
Залежно від наявності суб'єкта організації подорожі	організований	подорожі, організовані туристичними підприємствами та з використанням їхнього чи орендованого транспортного засобу
	самодіяльний	подорожі, організовані самими туристами, без участі туристичних підприємств
За територіальною ознакою	внутрішній	подорож територією своєї країни
	міжнародний (в'їзний, виїзний)	подорож за межі країни постійного місця проживання
За інтенсивністю туристичного потоку	постійний	організація туристичних подорожей на постійній основі упродовж року із складанням їх графіку
	сезонний	туристичні подорожі в час пікових навантажень транспорту, необхідного для їхньої організації
За ступенем підготовки	запланований	організація туристичної подорожі після певної підготовки та планування (наприклад, після збору документів, отримання візи, бронювання проживання, завчасного придбання транспортних квитків тощо)
	спонтанний	організація туристичної подорожі без певної підготовки та планування
За метою подорожі	культурно-пізнавальний	подорожі за різною пізнавальною тематикою (історія, культура, література, фольклор тощо)
	спортивний	подорожі певними маршрутами, які передбачають подолання природних та/або штучних перешкод (наприклад, гірських вершин та перевалів у гірському туризмі) або річкових порогів
	лікувально-оздоровчий	подорожі з метою оздоровлення
	подієвий	подорожі, приурочені до визначних подій, свят, фестивалів тощо
	релігійний	подорожі до святих місць і релігійних центрів, які розміщені за межами звичайного для туристів середовища
	екстремальний	подорожі, для яких характерний високий ступінь ризику та характеризуються значними фізичними або психічними навантаженнями в надважких умовах

Розвиток транспортного туризму в кожній країні та континенті залежить від багатьох чинників, які можна розподілити за такими

групами, а саме: природні та культурні; економічні; демографічні; соціальні та соціальний добробут; політичні [28, с. 276]. У

європейських країнах (у т.ч. в Україні) значний вплив на розвиток транспортного туризму справляють процеси економічної інтеграції та формування єдиного ринку ЄС за умови усунення перешкод на шляху вільного руху не тільки товарів, капіталу та робочої сили, а й послуг (туристичних, транспортних тощо) [14,

с. 141]. Розглянемо тенденції та перспективи розвитку транспортного туризму в Україні. Для цього проаналізуємо статистичні дані щодо кількості перевезених пасажирів за видами транспорту (табл. 2).

Таблиця 2

Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту, тис. осіб

Джерело: складено на основі [7]

Рік	Залізничний ¹	Морський	Річковий	Автомобільний (автобуси) ²	Авіаційний ³
2014 ⁴	389305,5	29,4	565,1	2913318,1	6473,3
2015 ⁴	389794,1	25,5	550,8	2250345,3	6302,7
2016 ⁴	389057,6	30,3	448,5	2024892,9	8277,9
2017 ⁴	164941,6	28,6	562,9	2019324,9	10555,6
2018 ⁴	157962,4	71,9	596,2	1906852,1	12529,0
2019 ⁴	154811,8	79,4	589,9	1804929,3	13705,8

1. Кількість відправлених пасажирів за даними АТ "Укрзалізниця".

2. з урахуванням перевезень пасажирів підприємствами малого бізнесу – юридичними і фізичними особами.

3. за даними Державної авіаційної служби України.

4. Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

За результатами аналізу статистичних даних, можемо зробити висновок про популярність автомобільного (автобусного) перевезення серед громадян України порівняно з іншими видами транспортного переміщення. Це зумовлено, насамперед, широкою доступністю, зручністю та відносною дешевизною даного виду транспорту. Автомобіль є досить зручним транспортом для організації в Україні сімейних оглядових екскурсій чи забезпечення поїздок вихідного дня для однієї сім'ї чи родини. Через мобільність та незначні габарити, автомобільним транспортом простіше організувати перевезення пасажирів будь-якими куточками країни, де присутня хоча б мінімальна транспортна інфраструктура, що є фінансово затратним для інших видів транспорту, наприклад, залізничного чи морського. Автобусні туристичні перевезення, порівняно з автомобільними, мають більшу перевагу при організації туристичного переміщення організованої групи осіб (залежно від місткості автобуса), що знижує собівартість перевезення на одного пасажирів.

Серед недоліків автомобільного транспорту варто виділити некомфортні умови для туристів, коли туристичні подорожі є довготривалими (відсутність

туалету, сидяче положення тощо). Ці недоліки частково можна компенсувати шляхом організації такого виду туризму, як караванінг – подорож з використанням кемперів (будинків на колесах). Термін «caravanning» перекладається як «автотуризм із проживанням в автопричепі або автофургоні». Сучасна форма автотуризму, для якої базою став будинок на колесах, – це кемпінг, що використовує більш спеціалізоване технічне обладнання. Це не лише спеціалізовані автобудинки, а й самохідні кемпінгові автомобілі, які ще називають кампобусами (тобто приєднані до автомобіля причепа різноманітних конструкцій) [27]. Караванінг є досить перспективним напрямом туризму в Україні.

У європейських країнах популярними стають туристичні подорожі на джипах (джипінг). Джип-тури у поєднанні із заходами із застосуванням важкопрохідної техніки (багі, квадроцикли), зокрема, перегони, ралі, трофі-рейди є досить поширеними в Україні у карпатських місцевостях, на заповідних територіях та просто на природі. На даний час, відповідно до Наказу Міністерства екології та природних ресурсів України від 16.03.2015 № 80 «Про додаткові заходи щодо збереження територій та об'єктів природно-заповідного фонду», який забороняє

проведення ралі та джипінгів на територіях природно-заповідного фонду [18], джипінг заборонений на території об'єктів природно-заповідного фонду України. У гірській місцевості українських Карпат актуальним є розвиток інноваційних турів з використанням таких засобів пересування, як: мотоцикли, квадроцикли, трицикли, снігоходи тощо.

Залізничний вид транспортного переміщення поступається автомобільному, проте, має такі переваги: можливість переміщення на великі відстані, зручність для довготривалих подорожей, доступність тарифів, незалежність від погодних умов, можливість надання у вагонах додаткових послуг (наприклад, вагони-ресторани, спальні вагони, конференц-вагони), більша безпечність подорожі. В Україні наявна широка розгалужена мережа залізничних колій, що робить даний вид туризму досить привабливим. Організація залізничного туризму дозволить одержати додаткові надходження від залізничних туристичних перевезень через ефективне застосування наявних колій, які використовуються частково чи завдають значних збитків. У науковій літературі [12] розглянуті питання організації туристичних перевезень широкими та вузькими коліями в Україні, зокрема обґрунтовано ефективність розвитку залізничного туризму на Закарпатті. У цьому регіоні є частина колій, що перебувають у неробочому стані і які можна відновити та пристосувати до потреб туристичного перевезення, а близькість до країн Європейського союзу дозволить залучити більшу кількість туристів за кордону.

Найбільшим транзитним і головним стратегічним аеропортом України є ДП МА «Бориспіль», який займає домінуюче положення серед аеропортів на внутрішньому ринку авіаперевезень. Однією із стратегічних цілей аеропорту є постійне збільшення транзитних авіаперевезень через аеропорт, створення на його базі хабу, та інтеграція у систему основних європейських транзитних аеропортів. Розвиток авіаційної інфраструктури в Україні є основною вимогою в контексті активізації авіатуризму, що дозволить збільшити кількість іноземних туристів, підвищити якість надання послуг авіапідприємствами, покращити імідж України як транспортної держави на міжнародному ринку авіаперевезень, а також

зайняти вагому роль на світовому ринку авіаційних перевезень [5]. Особливої популярності в Україні набувають повітряні розважальні туристичні послуги – польоти на аеростатах або повітряних кулях та стрибки з парашутів. Зростає популярність аеротуризму у Львівській області. Офіційно задокументована історія львівського повітроплавання сягає 4 березня 1784 року. З того часу польоти на повітряних кулях постійно практикують у Львові та всією Україною. Велике майбутнє має парашутний бізнес в Україні завдяки зростаючому інтересу не тільки з боку спортсменів й туристів-екстремалів, а й через значно нижчі ціни на послуги, ніж у Європі [2, с. 294-295].

Однією з переваг України у туристичному плані є вихід до Чорного та Азовського морів. А також той факт, що Україна має досить значний судноплавний потенціал річок (зокрема, р. Дніпро з своїми притоками – р. Десна, р. Прип'ять, р. Дунай та р. Південний Буг), дозволяє стверджувати про перспективність організації водних подорожей (круїзного морського чи річкового туризму).

Вбачаємо значний ріст привабливості велосипедного туризму в Україні як одного із видів активного туризму серед населення. Ця тенденція зумовлена з одного боку бажанням людей зберегти навколишнє середовище, а з іншого – бажанням вести здоровий спосіб життя. Серед форм велосипедного туризму розрізняють велопогулянки, велоекскурсії, велоподорожжя, велопоходи та велотури [17]. На сайті [24] автор виокремлює такі найпопулярніші веломаршрути України: замки Львівщини, Вилкове (Одеська область), замки Поділля, Трахтемирівський півострів (Черкаська область), Синевир (Закарпатська область). Крім цього варто згадати і про найпоширеніший вид спортивного туризму – пішохідний туризм, який триває, як правило, від 1-2 днів до 15-20 днів. Цей вид туризму передбачає подолання групою туристів маршруту по місцевості з місяця відправлення до місця прибуття за вказаний проміжок часу. Найбільшою популярністю користуються пішохідні маршрути Карпатами – туристичний підйом на найвищу гору України Говерлу, сходження на гірські вершини Піп Іван Чорногорський, Петрос, Парашка, Пікуй (найвища вершина Львівщини), подолання

гірських хребтів Мармаросів або «гуцульські Альпи», Горгани, Свидовецький хребет, Полонина Боржава та ін.

Вибір того чи іншого способу переміщення залежить від таких чинників: відстань переміщення, фізична доступність транспортного засобу, місткість транспортного засобу, вартість проїзду, стан здоров'я туриста (здатність переносити той чи інший спосіб транспортного переміщення без ускладнень для організму, наприклад, відсутність морської хвороби чи страху перед польотами), наявність вільного часу у туриста, сезонність, тривалість туру, безпека пересування, погодні умови, наявність транспортного сполучення, стан транспортної інфраструктури, кількість подорожуючих та ін.

У джерелі [30, с. 463] наведено такий перелік ефективних чинників при виборі виду транспорту в туризмі: термін, відстань, статус, комфорт, безпека, зручність, ціна, географічне положення, конкуренція.

Окрім вище названих, у процесі планування подорожі турист враховує такі чинники, як: швидкість прибуття до потрібного місця, комфорт подорожі, можливість перевезення багажу та його вага, можливість зупинки під час руху, умови харчування, рівень шуму та вібрації, умови для сну та відпочинку, екологічні фактори і, звичайно, безпеку. За пріоритетами ці вимоги поділяють таким чином: безпека подорожі; вартість і наявність різних пільг; комфортабельність; швидкість прибуття та ін. [11].

Таким чином, стимулювання розвитку транспортного туризму в Україні дозволить отримати економічний ефект не тільки підприємствам сфери туризму, а й суб'єктам супутніх галузей економіки. Зокрема, це можуть бути суб'єкти роздрібної торгівлі, які обслуговують той чи інший транспортний засіб (магазини на автостанціях, магазини безмитної торгівлі в аеропортах та митних кордонах, організації, які забезпечують харчування у вагонах поїзда, літака, корабля тощо), станції транспортного обслуговування (аеропорти, автостанції, вокзали, які збільшують потоки своїх клієнтів за рахунок зростання кількості туристів, які ними обслуговуються), фінансові установи (страхові компанії, банки), гіді,

екскурсоводи – які супроводжують туристів протягом періоду поїздки.

Розвиток транспортного туризму в Україні дозволить отримати:

- економічний ефект: відновлення транспортної інфраструктури; створення додаткових робочих місць і зростання зайнятості; створення доданої вартості; додаткові податкові надходження; ефективне застосування наявної транспортної інфраструктури в туристичних цілях, яка застосовується частково чи приносить збитки (наприклад, використання колій для залізничного туризму); активізація діяльності суб'єктів малого і середнього бізнесу, в основному тих, які обслуговують потреби туристів (ресторани, кафе, готелі, підприємства роздрібної торгівлі, заклади розваг та сфери послуг тощо) чи надають послуги туристичним компаніям (транспортні компанії, інформаційні та маркетингові компанії, юридичні фірми тощо);

- соціальний ефект (відновлення фізичних сил та психологічного здоров'я туристів; підвищення культурної обізнаності туристів; стимулювання розвитку здорового способу відпочинку через впровадження пішохідного чи велосипедного туризму; зростання соціальних стандартів життя місцевого населення);

- екологічний ефект (відмова від екологічно небезпечних транспортних засобів на користь пішохідного чи велосипедного виду пересування; перекваліфікація на ті транспортні засоби, які є більш доступними за певних природних чи географічних умов – наприклад, залізничний транспорт замість автомобільного у гірській місцевості).

Науковці Сич Є.М. та Сугоняко Д.О. [21] обґрунтовують позитивний вплив транспортного туризму не тільки на розвиток економіки, а й на стан людського капіталу, зазначаючи, що «між туристичним транспортом і людським капіталом існує зворотний зв'язок.

Туристичний транспорт, здійснюючи непрямий вплив на внутрішні стимули працівників до роботи, дозволяє активізувати інтелектуальну складову людського капіталу, що сприяє збільшенню висококваліфікованих робітників, високопродуктивна праця яких впливає на темпи зростання регіональної

економіки, підвищуючи соціальну та економічну ефективність».

Висновки

Проведені дослідження дають можливість зробити такі висновки:

- туристична сфера є сильно залежною від рівня розвитку та функціонування транспортної системи. При організації будь-якого виду туризму необхідне якісне транспортне забезпечення, розвинена транспортна інфраструктура;
- найбільш популярним засобом переміщення в Україні є автомобільний (автобусний) транспорт. Розвиток мережі автомобільних доріг дозволить розвивати та отримувати значний синергійний соціально-економічний ефект від розвитку автомобільного (автобусного) туризму;
- розвиток залізничного туризму в Україні дозволить більш ефективно використовувати наявні колії, збільшити потік туристів за кордону;
- беручи до уваги те, що Україна – морська держава, а також наявний річковий судноплавний потенціал, – розвиток круїзного (морського та річкового) туризму повинно бути одним із стратегічних завдань у Програмах розвитку областей України,

- зокрема, Одеської, Миколаївської, Херсонської, Запорізької, Київської та ін.;
- одним з перспективних видів повітряного туризму в Україні можуть бути парашутний туризм та польоти на повітряних кулях;
- в Україні набуває популярності велосипедний та пішохідний туризм, для розвитку яких створюються сприятливі умови (розроблення нових маршрутів, побудова зручної та безпечної велосипедної інфраструктури у містах, значна роль у популяризації велосипедного туризму належить громадським організаціям тощо). Значний потенціал для формування для туристів велосипедних та пішохідних маршрутів мають українські Карпати;
- розвиток якісної, надійної, збалансованої та життєстійкої транспортної інфраструктури є одним з стратегічних векторів розвитку України. Забезпечення розвитку туризму якісним транспортним забезпеченням з подальшим підтриманням та розробленням концептуальних засад розвитку транспортного туризму дозволить Україні отримати синергійний ефект соціально-економічного зростання, також посилити процеси інтеграції в Європейський Союз та стати більш туристично привабливою на міжнародному ринку туристичних послуг.

ІГОР КУЛІНЯК^{1*}

1* Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Management of Organizations, Lviv Polytechnic National University, e-mail: ihor.y.kulyniak@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0002-8135-4614

TRANSPORT TOURISM: ESSENCE, CLASSIFICATION AND DEVELOPMENT PROSPECTS IN UKRAINE

The purpose. Research of theoretical aspects of the transport tourism organization, systematization, and addition of classification of transport tourism types, and also the consideration of tendencies and prospects of transport tourism development in Ukraine in modern conditions of the dynamic environment. **Methods.** The article uses methods of theoretical generalization using elements of analysis, synthesis, comparison, and systematization. The method of logical generalization and complex approach was used to form conclusions and recommendations. **The results.** Based on the analysis of scientific sources on the subject of the article, the theoretical aspects of the interpretation of the concept of "transport tourism" are investigated. The article presents a systematized and supplemented by the author classification of transport tourism types according to the following classification features: depending on the route; depending on the means of transportation (a type of vehicle); by seasonality; for the construction of the route; by the duration of the route; depending on the level of mobility; by the number of participants; depending on the presence of the subject of the travel organization; on a territorial basis; by the intensity of the tourist flow; by the degree of training; for travel. The study of current trends in tourism development, as well as the state of passenger transport and the level of development of transport infrastructure, allowed the author to determine the basis of promising areas of transport tourism in Ukraine. **Scientific novelty.** The author's improved approach to the classification of types of transport tourism according to different classification features is given; the main tendencies and prospects of transport tourism development in Ukraine are analyzed taking into account the modern conditions of a dynamic environment. **The practical significance.** The author substantiates the prospects for the development of transport tourism in Ukraine, in particular such types as road, rail, sea, and river, parachute, bicycle tourism, etc.

The author concludes that it is possible for both the state and society, in particular, to obtain additional benefits and effects from the organization of transport tourism in Ukraine, the characteristics of which are presented in the article. All this is possible in the case of a clear understanding of the role and place of transport in the system of tourist services, the practical implementation of state programs to stimulate tourism development, as well as the restoration of existing and development of new transport infrastructure in Ukraine.

Keywords: transport tourism; transportation; vehicle; car tourism; railway tourism; water tourism; air tourism; hiking; cycling tourism

REFERENCES

1. Bondarenko Yu.H., Kulyniak I.Ya. (2018). Otsiniuvannia diialnosti kolektyvnykh zasobiv rozmishchennia yak orhanizatsii rekreatsiinoi sfery [Evaluation of the collective means of placement activity as recreational sphere organizations]. Bulletin of Lviv Polytechnic National University. Series: Problems of Economics and Management. No. 897. Vol. 2. pp. 3-15.
2. Bordun O., Kyzyma V. (2018). Suchasnyi stan ta perspektyvy zabezpechennia perevezen turystiv Lvivskoi oblasti povitrianyim transportom [The current state and prospects of providing tourists in the Lviv region by air]. Bulletin of Lviv University. Series: International Relations. Vol. 45. pp. 290-297.
3. Halkiv L.I., Kylyn O.V. (2017). Stan ta perspektyvy rozvytku silskoho turyzmu v Ukraini [Status and prospects of rural tourism development in Ukraine]. Bulletin of Odessa National University. Series: Economics. Vol. 22, No. 1. pp. 59-62.
4. Humeniuk H.M. (2014). Orhanizatsiia turystychnykh podorozhei [Organization of tourist trips]. Handbook. Ivano-Frankivsk: NAIR. 364 p.
5. Druzhynina V.V. (2019). Vektory rozvytku aviatsiinoi infrastruktury v konteksti aktyvizatsii turyzmu [Vectors of aviation infrastructure development in the context of tourism intensification]. Scientific notes of Tavriya National University named after Vernadsky. Series: Economics and Management. Vol. 30(69), No. 1. pp. 1-6.
6. Kaiharodova V.P., Donarska T.P. (2014). Transportni perevezenia yak skladova turystychnykh posluh [Transportation as a component of tourist services]. Design, manufacture and operation of vehicles and trains. No. 22. pp. 86-89.
7. Kilkist perevezenykh pasazhyriv za vydamy transportu [Number of transported passengers by mode of transport] / State Statistics Service of Ukraine. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/kp_pas_vt_u.htm.
8. Kiptenko V.K. (2010). Menedzhment turyzmu [Tourism management]. Handbook. K.: Znannia. 502 p.
9. Kliap M.P., Shandor F.F. (2011). Suchasni riznovydy turyzmu [Modern varieties of tourism]. Handbook. K.: Znannia. 334 p.
10. Korzhyliv L.I. (2014). Turyzm v Ukraini: klasyfikatsiia ta vydy [Tourism in Ukraine: classification and types]. Efficient economy. No. 9. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2014_9_41.
11. Liudohovskaia M.V. (2010). Systema upravleniia potokamy v turystycheskoi industrii [Flow management system in the tourism industry]. Journal of the Water Communications University. No. 4. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/sistemaupravleniia-transportnymi-potokami-vturisticheskoy-industrii>.
12. Martseniuk L.V. (2017). Orhanizatsiia zaliznychnoho turyzmu v Ukraini [Organization of railway tourism in Ukraine]. Monograph. Dnipro. 351 p.
13. Martseniuk L.V. (2016). Rozrobka klasyfikatsii turystychnykh podorozhei z vykorystanniam riznykh vydid transportu [Development of classification of tourist trips using different modes of transport]. Economy and state. No. 4. pp. 21-27.
14. Ohinok S.V. (2016). Evoliutsiia pohliadiv na problemy ekonomichnoi intehratsii ta formuvannia yedynoho rynku YeS [Evolution of views on the problems of economic integration and the formation of the EU market]. Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Series: International Economic Relations and the World Economy. Vol. 6(2). pp. 138-142.
15. Pankiv N.Ye., Lushchik M.V., Roik O.R. (2018). Turystychno-rekreatsiini resursy Lvivskoi oblasti: suchasnyi stan ta perspektyvy vykorystannia dlia staloho rozvytku turyzmu [Tourist and recreational resources of Lviv region: current status and prospects for sustainable development of tourism]. Monograph. Lviv : Liha-Pres. 150 p.
16. Parubets O.M., Suhoniako D.O. (2012). Orhanizatsiino-ekonomichni osoblyvosti nadannia transportnykh posluh turistam [Organizational and economic features of providing transport services to tourists]. Bulletin of Chernihiv State Technological University. Series: Economic Sciences. No. 4. pp. 141-147.
17. Pirus O., Pasichniak L., Dmytriv R. (2017). Velosypednyi turizm yak vyd aktyvnoho vidpochynku [Bicycle tourism as a type of active recreation]. Bulletin of the Precarpathian University. Physical Education. Vol. 27-28. pp. 237-242.
18. Pro dodatkovy zakhody shchodo zberezhennta terytorii ta ob'ektiv pryrodno-zapovidnoho fondu [On additional measures for the preservation of territories and objects of the nature reserve fund]: Order of the Ministry of Ecology

and Natural Resources of Ukraine No. 80, March, 16, 2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0080737-15#Text>.

19. Romanova A.A. (2017). Vydy turyzmu ta yikh klasyfikatsiia u konteksti suchasnykh tendentsii rozvytku turystrii [Types of tourism and their classification in the context of current trends in the tourism industry]. *Economy and region*. No. 4. pp. 13-19.
20. Savitska O.P., Savitska N.V., Kulyniak I.Ya. (2012). Formuvannia turystychnoi pryvablyvosti terytorii [Formation tourist attractiveness territory]. *Scientific Bulletin of the National Forestry University of Ukraine*. Vol. 22.15. pp. 148-154.
21. Sych Ye.M., Suhoniako D.O. (2011). Vzaiemozviazok turyzmu y transportu ta yikh vplyv na stan i rozvytok liudskoho kapitalu [The relationship between tourism and transport and their impact on the state and development of human capital]. *Efficient economy*. No. 9. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_9_3.
22. Stratehiia staloho rozvytku Ukrainy do 2030 roku: proekt – 2017 [Sustainable Development Strategy of Ukraine until 2030: project – 2017]. URL: https://www.undp.org/content/dam/ukraine/docs/SDGreports/UNDP_Strategy_v06-optimized.pdf.
23. Terebukh A.A., Moroz O.I. (2016). Otsiniuvannia turystychnoho potentsialu destynatsii [Estimation of tourist potential of destinations]. *Actual problems of economics*. No. 7. pp. 335-343.
24. Tuliuliuk N. 5 naikrasyvishykh velomarshrutiv Ukrainoiu [5 most beautiful cycling routes in Ukraine]. URL: <https://lowcost.ua/5-best-cycling-routes>.
25. Khodikova I.V. (2018). Kharakterystyka transportnoho zabezpechennia turystychnoi haluzi [Characteristics of transport support of the tourism industry]. *Bulletin of Odessa National Maritime University*. Vol. 2. pp. 110-119.
26. Khodoskyna O.A. (2011). Logistics system. *Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan*. Vol. 40. pp. 311-315.
27. Yachniuk M.O. (2012). Karavaninh yak odyn iz perspektyvnykh napriamiv rozvytku turyzmu [Caravanning as one of the promising areas of tourism development]. *Scientific Bulletin of Volyn National University named after Lesya Ukrainka. Geographical sciences*. No. 18. pp. 175-178.
28. Gierczak Beata (2011). The History of Tourist Transport After the Modern Industrial Revolution. *Polish Journal of Sport and Tourism*. 18(4). DOI: 10.2478/v10197-011-0022-6.
29. Stephen Page and Yue (Gurt) Ge (2009). Transportation and tourism: A symbiotic relationship? In book: *The Sage Handbook of Tourism Studies*. Chapter: 21. Publisher: Sage Publications. Editors: T. Jamal & M. Robinson.
30. Westlake J. and D. Robbins (2005). "Transportation" in Cooper C., Fletcher J., Fyall A., Gilbert D. and S. Wanhill (eds), *Tourism: Principles and Practice*, 3rd edition, Pearson Education Limited, Essex.

Стаття надійшла до редакції: 30.09.2020

Received: 2020.09.30

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТРАНСПОРТУ / ECONOMY AND MANAGEMENT OF TRANSPORTATION ENTERPRISES

УДК 658.5:330.115:338.242

ВІВЧАР О.І.^{1*}

^{1*} д.е.н., проф., проф. каф. «Кримінального права і процесу, економічної безпеки та правоохоронної діяльності», Тернопільський національний економічний університет, e-mail: o.vivchar84@gmail.com

СУТНІСТНО-ЗМІСТОВНА ХАРАКТЕРИСТИКА КОНЦЕПТУАЛІЗАЦІЇ СУЧАСНИХ ПОГЛЯДІВ НА ДЕФІНІЦІЮ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ

Мета. Метою статті є обґрунтування сутнісної характеристики економічної безпеки підприємств, а також формування основних критеріїв оцінки її надійності та ефективності в сучасних трансформаційних умовах. **Методика.** Для вирішення даної наукової проблематики застосовано: структурний метод; порівняльного аналізу емпіричних даних; абстрактно-логічного узагальнення. **Результати.** Проведено комплексне дослідження сутнісно-змістовної характеристики економічної безпеки підприємств. **Наукова новизна.** Запропоновано авторське бачення наукової дефініції економічної безпеки підприємств, що на відміну від існуючих, дало змогу ідентифікувати попереджувальний характер з виокремленням критеріїв оцінки її надійності та ефективності в сучасних умовах функціонування. **Практична значимість.** Основні положення наукової статті нададуть можливість застосовувати в практичній діяльності показники ефективності функціонування економічної безпеки підприємств.

Ключові слова: безпека підприємств, економічна безпека підприємств, дефініція економічної безпеки, рейдерство

Постановка проблеми

Підвищення рівня ризиків ведення бізнесу вимагає від суб'єктів господарювання ефективного формування середовища економічної безпеки, визначення та попередження основних факторів впливу на їх безпеку. Слід зважити на той факт, що виробничо-економічні системи, незалежно від форми власності, характеризуються наявністю постійного ризику та загроз, що пов'язані з динамікою зовнішнього та внутрішнього середовища їх функціонування. Звертаємо увагу, що економічна безпека підприємств залежить від стану економічної безпеки країни. Між тим слід зазначити, що в даний час економічна безпека України знаходиться під загрозою, оскільки всі складові забезпечення економічної безпеки знаходяться в умовах небезпеки. Проблеми власної економічної безпеки виникають перед кожним видом підприємницької діяльності не тільки в кризові періоди, але й під час роботи в стабільному економічному середовищі,

комплекс вирішуваних при цьому цільових завдань має істотну відмінність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідження сучасної проблематики з питань економічної безпеки підприємств висвітлюють такі провідні науковці як Б. Андрушків, Г. Лянной, О. Ареф'єва, І. Бінько, М. Войнаренко, В. Геєць, В. Духов, М. Єрмошенко, Я. Жаліло, Т. Косянчук, Т. Кузенко, В. Микитенко, В. Мунтіян, О. Панухник та ін. У практичній діяльності безпеці підприємств приділяється надто мало уваги: у більшості випадків проблеми усвідомлюються лише тоді, коли кризові явища набувають суттєвих масштабів або, що значно гірше – незворотного характеру.

Формулювання цілей статті

Метою статті є обґрунтування сутнісної характеристики економічної безпеки підприємств, а також формування основних

критеріїв оцінки її надійності та ефективності в сучасних трансформаційних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження

Забезпечення належного рівня економічної безпеки підприємств є однією із фундаментальних засад підтримання його життєздатності в умовах динамічного економічного середовища. Безпека підприємств – це основа збереження стійких конкурентних позицій, передумова ефективного функціонування та стабільного розвитку суб'єкта господарювання. Отож, управління безпекою є невід'ємним елементом культури ведення підприємницької діяльності, а згідно сучасним поглядам – якості виробничо-господарської діяльності в цілому. Якість функціонування підприємницьких структур визначається такими основними елементами як: економічна ефективність; соціальне спрямування; безпека [4].

Щодо безпеки як складової “якості” вітчизняного підприємництва, то, на думку експертів, основними негативним чинниками є: відсутність повноцінного ринкового середовища; незавершеність формування інституційної бази економічної політики; незбалансованість державної регуляторної політики; недосконалість бюджетної політики; зловживання монополієм становисем цінового характеру; збільшення кількості кримінальних посягань, так званого “рейдерства”, корупційних та дискримінаційних дій щодо підприємців; недосконалість судової системи, корумпованість органів влади та відсутність державних інститутів, які б ефективно захищали права власника; низький рівень конкурентоспроможності підприємств та їх інноваційної активності; незадовільні показники фінансового стану та ефективності функціонування підприємств і використання ними ресурсного забезпечення тощо. Загалом безпека підприємств – це такий стан корпоративних ресурсів (ресурсів капіталу, персоналу, інформації і технології, техніки та устаткування, прав) і підприємницьких можливостей, за якого гарантується найбільш ефективне їхнє використання для стабільного функціонування та динамічного науково-технічного й соціального розвитку, запобігання внутрішнім і зовнішнім негативним впливам. Основними

функціональними елементами безпеки підприємств є: захист комерційної таємниці і конфіденційної інформації; комп'ютерна безпека; внутрішня безпека; безпека будівель і споруд; фізична безпека; технічна безпека; безпека зв'язку; безпека перевезень вантажів і осіб; екологічна безпека; конкурентна розвідка тощо [1, с. 55].

Наукові дослідження дають можливість стверджувати, що економічна безпека підприємств – це такий стан управлінської системи підприємства, за якого досягається управління фінансовими ресурсами і маєть можливість адекватно реагувати на зміни у зовнішньому та внутрішньому середовищі та проектувати можливі загрози і реакцію на них з метою забезпечення безкризового розвитку підприємства. Адже саме управлінська система розпізнає загрози та розробляє заходи щодо їх подолання.

На основі аналізу літературних джерел щодо дефініції економічної безпеки підприємства, зауважимо, що ця наукова категорія різними науковцями трактується по-різному.

Одні науковці, такі як В. Богомолов, В. Бокій, Л. Корчевська, Г. Козаченко, Д. Ковалев, З. Варналій розуміють під економічною безпекою стан захищеності, що є найбільш обґрунтованим, оскільки такий підхід відображає зміст самого поняття.

В своїх працях В. Пономарьов, Д. Ковальов, та Т. Сухорукова акцентують увагу тільки на загрозах зовнішнього середовища, які в умовах ринкової економіки постійно змінюються. Однак економічна безпека підприємства – це здатність господарюючого суб'єкта забезпечити свою стійкість в різноманітних, у т.ч. і несприятливих умовах як зовнішнього, так і внутрішнього середовищ.

У наукових дослідженнях О. Мороз, Н. Карачина, А. Шиян вважають, що економічна безпека підприємства – це стан захищеності підприємства, який забезпечує незалежність, стабільність, стійкість, здатність до розвитку та спроможність запобігати і підтримувати вплив зовнішніх і внутрішніх загроз у певних межах.

У роботах таких вчених як Л. Корчевської, О. Корнієнко, О. Коробчинського, І. Кравчук розглядається економічна безпека як стан використання ресурсів або потенціалу.

Що стосується наукових напрацювань, то А. Меліхов і Е. Камишнікова під економічною безпекою підприємства розуміють стан ефективного використання усіх ресурсів підприємства, таких як капітал, персонал, інформація, технології, технічний стан обладнання при існуючих ринкових можливостях, що спричинює попередження негативних впливів внутрішніх і зовнішніх небезпек та забезпечує можливість довгострокового виживання та стійкий розвиток на ринку в майбутньому.

Аналіз наукових джерел дає змогу відмітити ще інші визначення сутності поняття економічної безпеки підприємства. Зокрема, Г. Козаченко зауважує, що економічна безпека підприємства – це міра узгодження як в часі, так і в просторі одночасно економічних інтересів підприємства з інтересами усіх господарюючих суб'єктів зовнішнього середовища, з якими воно співпрацює, від яких залежить його діяльність або просто підтримує економічні зв'язки [5].

Таким чином, на думку автора, економічну безпеку доцільно розглядати як можливість забезпечення стійкого стану та стабільної результативної діяльності підприємства в різноманітних умовах під різноманітним впливом зовнішнього середовища, на фоні масштабу і характеру можливих внутрішніх змін. Основну концептуалізацію дефініції щодо економічної безпеки підприємств, нами сформовані у табл. 1.1.

Резюмуючи вище описане, на нашу думку, економічна безпека підприємства – це кількісна та якісна характеристика економічних властивостей системи та її здатність своєчасно усунути реальні і потенційні загрози.

Наукові праці з даної проблематики є багаточисленними, тому дослідження усієї сукупності точок зору на тлумачення управління економічною безпекою підприємства є недоцільним з огляду на великий ступінь повторюваності. Для того, щоб отримати повне уявлення про сучасний стан досліджуваної проблеми, досить навести декілька значущих точок зору та визначень.

Щодо наукових підходів першої групи, слід зауважити, що серед них спостерігається досить широкий діапазон поглядів. Але, у більшості випадків, у цій групі наукових підходів визначення поняття управління

економічною безпекою тим чи іншим чином надається шляхом визначення та опису складових цієї системи. При цьому, виділяється три таких сукупності складових:

– управління економічною безпекою – як сукупність взаємопов'язаних заходів (Є. Олейніков, Л. Донець, Т. Слободяник, В. Ортинський, В. Франчук, Ю. Кім, М. Камлик, В. Шуршин, С. Шкарлет);

– управління економічною безпекою – як сукупність функціональних складових (Б. Андрушків, О. Пластун, С. Пучков, С. Кузнецов);

– управління економічною безпекою – як сукупність суб'єктів безпеки та інструментів їх діяльності (В. Мак-Мак, О. Коробчинський, В. Ярочкін, Л. Шемаєва, А. Пономаренко, С. Грунін, В. Гусев, О. Соснін, П. Пригунов).

Неможливо залишити поза увагою те, що представлення ж системи економічної безпеки у якості соціальної або вужче – соціально-економічної системи – припускає превалювання інших принципів функціонування системита системних властивостей. Використання ж надбань теорії функціональних систем у якості системологічної теоретичної та методологічної основи взагалі унеможлиблює представлення устрою системи економічної безпеки у вигляді механістичної системи – устрій функціональної системи зовсім інший[6].

Головною метою системи економічної безпеки підприємств є забезпечення стійкого і максимально ефективного функціонування, створення високого потенціалу розвитку і зростання в майбутньому. У практичній діяльності механізм економічної безпеки підприємств можна розглядати як систему організаційних, фінансових та правових засобів впливу, які мають на меті своєчасне виявлення, попередження, нейтралізацію та ліквідацію загроз економічній безпеці підприємств. Для ефективного забезпечення економічної безпеки підприємств необхідний системний підхід, який передбачає формування механізму управління економічною безпекою. Системний підхід до формування механізму забезпечення економічної безпеки підприємств припускає, що необхідно враховувати всі умови його діяльності, а сам механізм повинен мати чітко окреслені елементи, схему їх дії і взаємодії [3].

Дефініції поняття “економічна безпека підприємства”
[систематизовано автором на основі літературних джерел]

№ з/п	Автор	Визначення
1	Азарова А.О., Гаврилова О.В.	Економічна безпека підприємства – система заходів, що забезпечують конкурентоспроможність і економічну стабільність підприємства, а також сприяють підвищенню рівня добробуту працівника.
2	Алексеенко В., Сокольський Б.	Економічна безпека підприємства – забезпечення умов збереження комерційної таємниці і інших секретів підприємства
3	Белов В., Полянский А.	Економічна безпека підприємства – забезпечення умов збереження комерційної таємниці і інших секретів підприємства
4	Гавриш В.А.	Економічна безпека підприємства – забезпечення умов збереження комерційної таємниці і інших секретів підприємства
5	Дарнопих Г.	Економічна безпека підприємства – це стан, який забезпечує економічний суверенітет, економічне зростання, підвищення добробуту в умовах економічної залежності
6	Деружинский В.А., Деружинский В.В.	Економічна безпека підприємства – забезпечення умов збереження комерційної таємниці і інших секретів підприємства
7	Забродський В., Капустін Н.	Економічна безпека підприємства – це кількісна і якісна характеристика властивостей фірми, що відображає здатність “самовиживання” і розвитку в умовах виникнення зовнішньої і внутрішньої економічної загрози; економічна безпека фірми визначається, як сукупність чинників, які забезпечують незалежність, стійкість, здатність до прогресу в умовах дестабілізуючих факторів, забезпечення економічних інтересів і т.д.
8	Капустін Н.	Економічна безпека підприємства – це кількісна та якісна характеристика економічних властивостей системи з точки зору її здатності до самовиживання та розвитку в умовах дестабілізуючої дії непередбачуваних та важкопрогнозованих зовнішніх та внутрішніх факторів
9	Ковальов Д., Сухорукова Т.	Економічна безпека підприємства – це захищеність його діяльності від негативного впливу зовнішнього оточення, а також здатність своєчасно усунути різноманітні загрози або пристосуватися до існуючих умов, які не відбиваються негативно на його діяльності
10	Олейніков Е.	Економічна безпека підприємства – стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів для запобігання загрозам і забезпеченню стабільного функціонування підприємства в даний час і в майбутньому
11	Плетнікова І.П.	Економічна безпека підприємства – стан найефективнішого використання корпоративних ресурсів для уникнення загроз та забезпечення стабільного функціонування підприємства як в даний час, так і в майбутньому
12	Соколов Я.В.	Економічна безпека підприємства – забезпечення умов збереження комерційної таємниці і інших секретів підприємства
13	Тамбовцев В.Л.	Економічна безпека підприємства – це стан підприємства, яке означає, що ймовірність небажаної зміни яких-небудь якостей, параметрів майна, що належить йому, і що зачіпає його зовнішнього середовища невелика (менше певної межі)
14	Шликов В.В.	Економічна безпека підприємства – стан захищеності життєво важливих інтересів підприємства від реальних і потенційних джерел небезпеки або економічних погроз

Вивчаючи дану наукову проблематику, слід ще раз наголосити, що під економічною безпекою підприємств слід розуміти стан захищеності його ресурсів та інтелектуального потенціалу від наявних та потенційних загроз зовнішнього і внутрішнього середовища його

функціонування, який характеризується високими фінансовими показниками діяльності та перспективою економічного розвитку в майбутньому. Разом із тим слід зазначити, що кожне підприємство є системою, яка характеризується наявністю певних зв'язків між елементами даної

системи, тому діяльність спрямована на забезпечення економічної безпеки підприємства повинна також носити системний характер.

На основі проведених досліджень встановлено, що саме комплексний та системний підходи до організації економічної безпеки підприємств забезпечать його надійний захист. У цьому контексті систему можна охарактеризувати комплексом управлінських, страхових, правових, економічних, охоронних, режимних, судово-правових та інших заходів із захисту бізнесу від незаконних посягань, мінімізації або уникнення матеріальних та інших утрат.

Так як основні характеристики системи економічної безпеки підприємств залежать від об'єкта захисту, який є складним і багатограним, то необхідно комплексно підходити до процесу управління системою економічної безпеки.

Ми вважаємо, що комплексна система економічної безпеки підприємств – це комплекс взаємозв'язаних заходів організаційно-правового характеру, що здійснюються спеціальними органами, службами, підрозділами суб'єкта господарювання, спрямованих на захист життєво важливих інтересів працівників підприємства від протиправних дій з боку реальних або потенційних фізичних або юридичних осіб, що можуть призвести до істотних економічних втрат та зміцнення економічної безпеки підприємств.

Хотілося б зауважити, що головною метою системи економічної безпеки підприємств є забезпечення його стійкого і максимально ефективного функціонування, створення високого потенціалу розвитку і зростання в майбутньому. Ми в свою чергу будемо відстоювати думку про те, що важливим елементом функціонування системи економічної безпеки підприємств є механізм її забезпечення, який реалізується через стратегічне та оперативне планування заходів з забезпечення економічної безпеки. Управління системою економічної безпеки підприємств – це організовані дії, які забезпечують злагоджене функціонування всіх служб, підрозділів і співробітників

підприємства з метою запобігання чи усунення загроз діяльності підприємства.

Разом із тим слід зазначити, що при дослідженні економічної безпеки підприємств головний комплекс проблем і основні причини поточного неблагополуччя багатьох бізнесових структур приховуються в: незатребуваності продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках, у її низькій конкурентоспроможності; недоступності інвестиційних ресурсів; митних і валютних бар'єрах тощо.

Слід зазначити, що до основних завдань системи економічної безпеки підприємств належать: захист законних прав і інтересів підприємства і його співробітників; збір, аналіз, оцінка даних і прогнозування розвитку обстановки; вивчення партнерів, клієнтів, конкурентів, кандидатів на роботу; виявлення, попередження і припинення можливої протиправної та іншої негативної діяльності співробітників підприємства на шкоду його безпеці; забезпечення збереження матеріальних цінностей і відомостей; отримання необхідної інформації для розроблення найбільш оптимальних управлінських рішень з питань стратегії і тактики економічної діяльності компанії тощо[2].

Висновки

Прорезюмувавши вище описане відзначимо, що основне значення системи економічної безпеки підприємств полягає в тому, що вона повинна мати попереджувальний характер, а основними критеріями оцінки її надійності та ефективності є: забезпечення стабільної роботи підприємств, збереження і примноження фінансів і матеріальних цінностей; сталий розвиток, збереження і примноження матеріальних цінностей підприємства, високий рівень конкурентоспроможності продукції; використання інноваційних технологій у виробничій діяльності; недоторканість комерційної інформації і всіх ресурсів; своєчасне попередження кризових ситуацій і нейтралізація негативних чинників, що впливають на діяльність підприємства.

VIVCHAR O.^{1*}

1* Doctor of Economic Sciences, Professor of the Department of Criminal Law and Procedure, Economic Security and Law Enforcemen, Ternopil National Economic University, e-mail: o.vivchar84@gmail.com

ESSENTIAL CHARACTERISTICS OF CONCEPTUALIZATION OF MODERN VIEWS ON THE DEFINITION ECONOMIC SECURITY OF ENTERPRISES

The purpose. The purpose of the article is to substantiate the essential characteristics of economic security of enterprises, as well as the formation of the main criteria for assessing its reliability and efficiency in modern transformational conditions. **Methods.** To solve this scientific problem used: structural method; comparative analysis of empirical data; abstract-logical generalization. **The Results.** A comprehensive study of the essential and substantive characteristics of economic security enterprises. **Scientific novelty.** The author's vision of the scientific definition of economic security enterprises is offered, which, in contrast to the existing ones, allowed to identify the preventive nature with the selection of criteria for assessing its reliability and efficiency in modern conditions. **The practical significance.** The main provisions of the scientific article will provide an opportunity to apply in practice the indicators of effectiveness the economic security of enterprises.

Keywords: security of enterprises, economic security of enterprises, definition of economic security, raiding

REFERENCES

1. Alkema, V. H. Parametry ekonomichnoi bezpeky pidpriemstva yak lohistychnoi systemy [Parameters of economic security of the enterprise as a logistics system]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti : zb. nauk.-prakt – Bulletin of Transport Economics and Industry: Coll. scientific-practical wash.* Vyp. 29. Kharkiv. 2010. 51–59. [in Ukrainian].
2. Bondarchuk, Yu., Marushchak, A. Bezpeka biznesu: orhanizatsiino-pravovi osnovy – Business security: organizational and legal framework. K.: Vyd-vo KNT. 2008. 369. [in Ukrainian].
3. Vivchar, O. I. (2018) *Upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu pidpriemstv: sotsiohumanitarni konteksty [Management of economic security of enterprises: socio-humanitarian contexts]*. Ternopil, FOP Palianytsia V. A. 515. [in Ukrainian].
4. Vivchar, O. I. (2012) Osoblyvosti identyfikatsii metodiv otsinky rynkovoї vartosti biznesu pry diahnostytsi yoho ekonomichnoi bezpeky [Features of identification methods for assessing the market value of business in the diagnosis of its economic security]. *Visnyk Nauka moloda – Newsletter Science is young. Issue 18.* Ternopil. 118–122. [in Ukrainian].
5. Kozachenko, H. V., Ponomarov, V. P., Liashenko, O. M. Ekonomichna bezpeka pidpriemstva: sutnist ta mekhanizm zabezpechennia : *monohrafiia* [Economic security of the enterprise: the essence and mechanism of provision: a monograph] K.: Libra, 2003. 280. [in Ukrainian].
6. Shvydanenko, H. O., Olesiuk, H. O. Suchasna tekhnolohiia diahnostyky finansovo-ekonomichnoi diialnosti pidpriemstva : *monohrafiia* [Modern technology of diagnostics of financial and economic activity of the enterprise: monograph] K.: KNEU, 2002. 192. [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції: 07.11.2020
Received: 2020.11.07

УДК 338.001.36

ТКАЧУК М.П.^{1*}

1* к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджменту ПВНЗ «Міжнародний економіко-гуманітарний університет ім. акад. Степана Дем'янука», e-mail: kmenedzmentumegu@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-5394-5599

ОСНОВНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-УПРАВЛІНСЬКОГО ПРОЦЕСУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАБІЛЬНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

Мета. Стаття присвячена розробці та обґрунтуванню етапів системного здійснення організаційно-управлінського процесу забезпечення стабільного розвитку підприємства. **Результати.** У статті розкрито основні аспекти управлінського процесу, обумовлено доцільність і фактори підвищення його результативності. Обґрунтована значимість організаційної структури, визначено її функції в управлінському процесі. Розкрито інтегровану систему взаємодії організаційних засобів і процесу прийняття та реалізації управлінських рішень. Центральне місце у довгостроковому періоді розвитку підприємства посідає організаційно-управлінське забезпечення, під яким розуміється організація системно-комплексного управління всіма функціональними процесами, їх раціональний взаємозв'язок та послідовність здійснення. **Наукова новизна.** Запропоновано власну розробку поетапного здійснення організаційно-управлінського процесу, спрямованого на вирішення завдань функціонування та розвитку підприємства. **Практична значимість.** Передбачає застосування та розробку нових методів, прийняття рішень інноваційного спрямування, забезпечення дійового механізму процесу реалізації внутрішніх можливостей, адаптації до умов зовнішнього середовища, зменшенню впливу негативних факторів на загальні показники діяльності підприємства.

Ключові слова: управління, управлінський процес, організаційна структура, організаційно-управлінський процес, управлінське рішення, інтегрована система, розвиток підприємства

Постановка проблеми

У сучасних ринкових умовах господарювання багато підприємств не спроможні своєчасно адаптуватися до швидких динамічних змін зовнішнього середовища, не орієнтовані на розробку і застосування управлінських інновацій, тому не можуть забезпечити високу кінцеву результативність своєї діяльності. Особливу значимість і актуальність цих проблем обумовлює необхідність системного підходу до кваліфікованого планування та професійного керування організаційно-управлінським процесом, орієнтованим на налагодження ефективного зв'язку між операційною діяльністю, зовнішніми контрагентами та сукупним потенціалом підприємства. Тому дослідження теоретичних і практичних проблем організаційно-управлінського забезпечення стабільного розвитку підприємства потребує комплексного та системного розгляду, цілісного та поглибленого вивчення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Науковій тематиці розвитку підприємства та управління ним присвячені роботи, як вітчизняних, так і зарубіжних вчених а саме: В.О. Василенко, Н.В. Касьянова, А.О. Князевич, Л.А. Костирко, М.О. Кизима, О.М. Масліченко, А.А. Меліхова, О.Ю. Попова, В.С. Пономаренко, О.В. Раєвневої, І.І. Смачила, О.М. Тридіда, Т.Н. Філіпішина, В.А. Харченка, І.О. Шведчикова, О.М. Ястремської, Ю.П. Яценко та ін. Теоретичні основи про розвиток широко формувалися із впровадженням законів діалектики І.Кантом та законів розвитку Г.Гегелем на основі учення про закони та категорії діалектики. Саме Г.Гегель зробив висновок, що розвиток не відбувається по замкнутому колу, а здійснюється поступово від нижчих до вищих форм, супроводжуючись переходом кількісних змін у якісні, і джерелом розвитку є протиріччя [3]. У свій час, А. Пезенті зазначав, що розвиток не є синонімом кількісного зростання, він включає і якісні

зміни, які породжуються зв'язками між різними явищами [17].

Найбільш детально до дослідження та поняття виникнення і протікання процесу розвитку підійшов Й.Шумпетер, який під розвитком розумів «...лише такі зміни господарського кругообігу, які економіка сама породжує, тобто лише випадкові зміни «представленої самої собі» національної економіки, рух якої не зумовлюється зовнішніми імпульсами» [27].

Більшість науковців визначають розвиток, як зміну або трансформацію стану об'єкта під впливом певних факторів. Так, Раєвнева О.В. під розвитком підприємства розуміє унікальний процес трансформації відкритої системи у просторі і часі, який характеризується перманентною зміною глобальних цілей його існування шляхом формування нової дисипативної структури і переходом його в новий атрактор (одна з альтернативних траєкторій розвитку підприємства) функціонування [21, с. 108].

На думку Гапоненко О.Л., Пакрухіна А.П.: «розвиток – рух вперед, формування нових рис, становлення нових структурних характеристик об'єкта, його еволюція, поліпшення, удосконалення, прогрес, а також ріст і розширення [2, с. 11].

Такі автори, як В.С. Пономаренко, О.І. Пушкар, В.М. Тридід розглядають поняття сталого, керованого, організаційного розвитку тощо, досить мало приділяючи увагу аналізу поняття розвитку на рівні підприємства взагалі та по-різному розуміючи названі типи розвитку [20].

Забродська Л.Д. розрізняє три форми розвитку: ринковий розвиток, відображає процес розширення кола споживачів, клієнтури; організаційний розвиток, відображає процес розвитку індивідуума, груп, сфер відповідальності, систем управління, ініціатив тощо; діловий розвиток – це спрямування ресурсів туди, де вони мають забезпечити максимальну конкурентоспроможність протягом максимально великого терміну часу [7, с. 42].

Пономаренко В.С., Тридід О.М., Кизим М.О. дають більш розширене визначення розвитку, конкретизуючи його щодо економіко-виробничої системи. За їх визначенням, розвиток економіко-виробничих систем являє собою процес переходу економіко-виробничої системи у новий, більш

якісний стан шляхом нагромадження кількісного потенціалу, зміни й ускладнення структури і складу, наслідком чого є підвищення її здатності чинити опір руйнівному впливу зовнішнього середовища та ефективності функціонування [20]

Розвиток підприємства розглядається у трьох основних аспектах [4]:

- технічний (науково-технічний) розвиток – спрямований на вдосконалення якості продукції, технології, послуг за рахунок впровадження техніко-технологічних нововведень;

- ринковий розвиток – полягає у розширенні сфери споживачів, збільшенні частки ринку тощо;

- організаційний розвиток – зорієнтований на розвиток окремого працівника, групи, вдосконалення системи та процесів управління тощо. Кожен з цих аспектів розвитку має інноваційний характер, а отже можна стверджувати, що базовим елементом процесу розвитку підприємства є нововведення.

Визначення науковцями сутності поняття «розвиток» дає нам підставу стверджувати, що за формою це поняття зводиться до незворотності та закономірності в поведінці змін у системах і підсистемах за якісними ознаками.

У науковій літературі виокремлено декілька традиційних підходів до управління розвитком підприємств. Більшість науковців, у тому числі Куркин Н. та Пономаренко В. [13; 20] визначають інноваційний, ситуаційний, адаптивний, функціональний, процесний та компетентний підходи. Ці підходи враховують не лише наявність ресурсів, а й те яким чином ці ресурси можна залучити, які критерії ефективності висуваються до аналізу наявних ресурсів, чи можливі суттєві зміни в оточуючому середовищі.

У той же час, Іншаков О. пропонує дещо інший підхід, він розглядає так зване ядро розвитку, яке є сукупністю наступних факторів виробництва: людський, технічний, інституційний, інформаційний, природний, організаційний [9].

Грант Р.М. робить акцент на переваги ресурсного підходу, відповідно зазначає що розрахунок певної кількості ресурсів позитивно вплине на вибір обраної стратегії, допоможе вийти з кризової (проблемної)

ситуації, дозволить реалізувати ринкові переваги та швидко реагувати на зовнішні зміни підприємства [4].

Фоменко А.В. вважає, що організація управління розвитком підприємств передбачає розробку стратегії розвитку, основні положення якої повинні поглиблюватися та удосконалюватися [25].

Більшість авторів акцентують увагу на тому, що розвиток підприємства і управління цим процесом є закономірним явищем, однією з найважливіших складових підвищення ефективності діяльності підприємства.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Аналіз наукової літератури показав, що досі відсутнє узагальнення базових положень та комплексне наукове обґрунтування організаційно-управлінського процесу, як цілісної системи впливу на динамічний розвиток підприємства. Потребують поглибленого дослідження проблеми діалектичної єдності розвитку підприємства організаційно-управлінського процесу, інтеграції організаційних засобів та інструментів управлінського процесу, їх взаємодії з врахуванням особливостей ринкових відносин і мінливого зовнішнього середовища.

Формування цілей статті

Мета статті полягає у розкритті суті та змісту формування організаційно-управлінського процесу, розробки і обґрунтування поетапного його здійснення у контексті стабільного розвитку підприємства.

Виклад основного матеріалу

У сучасних умовах ринкових відносин однією із важливих проблем є забезпечення стабільного розвитку підприємства, на основі систематизації пріоритетів довгострокового економічного спрямування, збереження і росту інвестиційного і науково-виробничого потенціалів, здійснення проектів по тих чи інших напрямках господарювання.

Переважає більшість науковців трактують стабільний розвиток підприємства як зміну або трансформацію його стану під впливом об'єктивних і суб'єктивних факторів. Посильну роль в цьому відіграє організаційно-управлінський процес

спрямований на розробку та реалізацію інноваційних управлінських рішень, адекватну реакцію підприємства на мінливі виклики конкурентного середовища. Управлінський процес за своїм призначенням має свій зміст і логіку послідовності дій; аналіз і оцінку ситуації, визначення основних проблем, постановку мети, прийняття і реалізацію управлінських рішень у визначеній послідовності, паралельності та комбінації операцій по їх значимості.

Організаційне забезпечення управлінського процесу дає можливість ефективно реалізувати людський капітал і ресурсний потенціал, сприяє формуванню інноваційних переваг і переходу підприємства на якісно новий рівень діяльності.

Необхідність здійснення управлінського процесу в напрямку координації зусиль для отримання ефективного результату обумовлена [9, с. 213]

- корінною зміною обраного напрямку вектору розвитку підприємства, що супроводжується переглядом орієнтирів його функціонування, повною діагностикою з метою виявлення потенційних і реальних ресурсів для переходу в новий ринковий простір і адаптації до умов внутрішнього та зовнішнього середовища;

- відхиленням від орієнтирів розвитку підприємства (комплекс індикаторів) у рамках існуючого стану розвитку: перегляд мети, задач функціонування підприємства, що супроводжуються діагностичним аналізом і коректуванням ресурсів підприємства;

- забезпеченням запланованої підтримки, або зміни вектору його розвитку адекватного зовнішнім умовам і внутрішнім можливостям, спрямованим на збереження конкурентоспроможності підприємства.

Управлінський процес є поштовхом до підвищення результативності його діяльності, адаптації до постійних змін у середовищі, завдяки пошуку найбільш дієвих зв'язків з ринковим середовищем. За результатами досліджень, ефективність управлінського процесу розвитку підприємства залежить від:

- системного аналізу і об'єктивної оцінки функціонування суб'єкта господарювання, визначення джерел, перш за все інноваційного розвитку;

- своєчасного виокремлення пріоритетних напрямів розвитку підприємства та розробки і прийняття адекватних управлінських рішень, які в підсумку визначатимуть результативність його діяльності в цілому;

- активізації управлінського персоналу усіх рівнів, підвищенню кваліфікації, компетентності, діловитості й відповідальності, належної організованості та виконавської дисципліни.

Ефективність управлінського процесу у значній мірі буде залежати від економічних умов зовнішнього середовища; державного регулювання економічних процесів, створення прогресивної системи оподаткування суб'єктів господарювання; удосконалення амортизаційної політики, спрямованої на оновлення матеріальних і нематеріальних активів підприємства; перегляду системи фінансування, кредитування, ціноутворення тощо.

Ключовим важелем в управлінському процесі виступає організаційна структура, яка представлена сукупністю організаційних засобів формування раціональних взаємозв'язків між елементами організації. Організаційна структура служить матеріальною основою системи управління і являє собою конструкцію підприємства на основі якої здійснюється управлінський процес:

- по-перше, організаційна структура мобілізує проведення суттєвих еволюційних змін, що стосуються оновлення виробничих фондів і процесів, технологій, кваліфікаційного рівня персоналу, удосконалення методів управління;
- по-друге, організаційна структура визначає в управлінському процесі рух інформації і прийняття управлінських рішень, розподіляє завдання і функції між учасниками процесу управління, відповідно визначає право і відповідальність за їх виконання;
- по-третє, організаційна структура виступає як форма розподілу і кооперації у здійсненні управлінського процесу, в межах якого відбувається процес управління, спрямований на розвиток підприємства.
- по-четверте, організаційну структуру порівнюють з «каркасом будинку» управлінської системи, що забезпечує своєчасне та якісне проведення усіх управлінських процесів.

Саме організаційна структура визначає можливість підприємства до інтеграції управлінських процесів щодо створення та реконструкції внутрішніх і зовнішніх компетенцій у відповідь на динамічні зміни оточуючого середовища [7, с. 33].

Окрім організаційної структури важливими інструментами інтеграції управлінських процесів та ресурсної бази виступають: корпоративна культура, організаційні знання, здатність організації до навчання, технологія прийняття та рівень координації управлінських рішень, система внутрішнього контролю.

В цілому організаційно-управлінський процес нами розглядається як інтегрована система організаційних засобів та інструментів практичної реалізації управлінських рішень, їх взаємозв'язків, взаємодія яких спрямована на забезпечення ефективного використання людського капіталу і ресурсного потенціалу, реалізації інноваційних переваг, вирішенню завдань, стабільного розвитку підприємства. Автором пропонується алгоритм можливих етапів послідовного здійснення організаційно-управлінського процесу, спрямованого на забезпечення стабільного розвитку підприємства. На кожному з них передбачено виконання необхідних завдань.

Алгоритм організаційно-управлінського процесу включає наступні етапи:

Етап перший. Оцінка поточного стану функціонування підприємства.

Проводиться комплексний аналіз виробничо-господарської діяльності підприємства, як економічної функції управлінського процесу. Здійснюється аналітична робота у розрізі трьох основних елементів: ресурси виробництва (людські, матеріальні, фінансові, інноваційні, організаційні), процес виробництва і результат виробництва. Для цього використовуються відповідні аналітичні інструменти: SWOT-аналіз, матриця BCG, матриця McKinsey-GE, збалансована система показників (BSC), полікритеріальний метод діагностики розвитку підприємств, а також традиційні методи фінансово-економічного аналізу. Паралельно аналізуються причинно-наслідкові зв'язки внутрішніх і зовнішніх факторів, визначається ступінь їх впливу на результати роботи підприємства. При необхідності проводиться оцінка

ефективності сукупного потенціалу підприємства (ресурсів, праці (персоналу), основних виробничих фондів, матеріальних ресурсів, фінансових коштів, показників якості продукції). На підставі розрахунків виявляються джерела конкурентних переваг інноваційного потенціалу, внутрішні резерви та «вузькі місця», реалізація яких сприятиме розвитку підприємства, відповідно визначаються напрями підвищення рівня господарювання.

Етап другий. Постановка мети та розвитку підприємства.

З врахуванням реального стану діяльності підприємства здійснюється коригування мети, і визначення методів забезпечення організаційно-управлінського процесу. Розробляються завдання щодо ефективного використання людського потенціалу, забезпечення високотехнологічного виробництва, інноваційно-фінансової сфери діяльності, управління якістю зв'язків і комунікаційної реалізації інноваційних спроможностей підприємства. В кінцевому рахунку розраховуються прогнозовані кількісні і якісні показники розвитку підприємства.

Етап третій. Визначення пріоритетних напрямів розвитку підприємства та розробка системи контролю за їх реалізацією.

У контексті визначених цілей, окреслених завдань обґрунтовуються пріоритетні стратегічні й тактичні напрями розвитку підприємства. Основними з них можуть бути наступні: процесний підхід до управління, антикризове управління, управління змінами, реінжиніринг бізнес-процесів, управління знаннями, управління ресурсами. Паралельно, по кожному обраному напрямку, з врахуванням оцінки сильних і слабких сторін підприємства, здійснюється розробка стратегічних і тактичних управлінських рішень, узгоджується система контролю за їх реалізацією і результатами. При цьому слід зважити на такі важливі обставини: реакція на непередбачені умови і загрози, використання конкурентних переваг, адекватність загальній та іншим стратегіям підприємства.

Етап четвертий. Організаційне і кадрове забезпечення організаційно-управлінського процесу.

Виявляються організаційні проблеми поточного організаційно-управлінського

процесу, переглядаються сталі організаційні зв'язки усередині організації, визначаються «вузькі місця», які потребують посиленої координації окремих організаційних структур. Проводиться узгодження організаційної структури підприємства з реальними вимогами здійснення наступного організаційно-управлінського процесу.

Уточнюються засоби (інструменти, важелі) та методи (способи, прийоми, технології) управління. Здійснюється оцінка наявного управлінського персоналу за критеріями кваліфікації, компетентності, діловитості, виконавчої дисципліни та ступеня зацікавленості у результатах роботи. Розглядається доцільність змін у розстановці, розподілі обов'язків і повноважень керівників (менеджерів) структурних підрозділів підприємства.

Етап п'ятий. Оцінювання ефективності організаційно-управлінського процесу на підприємстві.

На практиці відсутня єдина методика оцінювання ефективності організаційно-управлінського процесу. Нами пропонується передбачити розробку дієвої системи критеріїв оцінювання результативності прийнятих управлінських рішень з пріоритетних напрямків розвитку підприємства. Прийнятним показником оцінювання можуть бути комбіновані фізичні (матеріальні) та інтелектуальні (нематеріальні) активи, але зрозумілі і адаптовані до посадових осіб, які приймають рішення і відповідають за кінцевий їх результат.

Можливо оцінку ефективності організаційно-управлінського процесу визначати за результатами управління маркетинговою, виробничою, фінансовою, інноваційною та кадровою діяльністю. Для підсумкової оцінки пропонується використовувати інтегрований показник ефективності, який формується на підставі системи якісних та кількісних показників, що відображають ефективність управління у зазначених ключових напрямках діяльності підприємства.

Значення самого інтегрального показника необхідне для однозначної відповіді на питання про рівень ефективності організаційно-управлінського процесу на підприємстві, а також для відстеження динаміки цього показника.

Таким чином, організаційно-управлінський процес проходить п'ять етапів, їх послідовність формує цілеспрямовану систему забезпечення стабільного розвитку підприємства.

Напрямок та зміст завдань на кожному етапі здійснення організаційно-управлінського процесу показано на рис. 1.



Рис. 1. Етапи організаційно-управлінського процесу забезпечення розвитку підприємства

Організаційно-управлінський процес слід розглядати як діалектичну єдність організаційних засобів та інструментів практичної реалізації управлінських рішень. Ефективність його здійснення потребує чіткої координації вертикальних і горизонтальних зв'язків організаційних і функціональних структур у забезпеченні оперативного прийняття рішень та організації їх виконання.

При здійсненні управлінського процесу та його взаємодії з організаційною складовою варто враховувати наступні завдання:

- досягнення динаміки розвитку підприємства з врахуванням економічної ефективності, соціальної стабільності, ризикозахищеності та екологічної безпеки;
- ведення господарської діяльності у напрямку інноваційного розвитку та стратегічної спрямованості з метою переходу підприємства на якісно новий рівень функціонування;
- використання системоутворюючих внутрішніх і зовнішніх чинників підвищення рівня конкурентоспроможності, зростання ефективності діяльності підприємства та його успішного розвитку.

Звичайно, вирішення цих завдань буде залежати від здатності управлінського персоналу забезпечити результативність організаційно-управлінського процесу, сповна реалізувати сформований потенціал, задовольнити вимоги споживача, проводити системні й адекватні зміни, ризикувати.

Застосування системного підходу у забезпеченні організаційно-управлінського процесу сприятиме досягненню гармонійного поєднання, узгодженості організаційних та управлінських дій і рішень, активізації роботи з пріоритетних напрямів діяльності підприємства, генеруватиме потреби його розвитку з врахуванням майбутніх переваг. Все це є важливою складовою перспективного розвитку підприємства, вирішення проблем розгортання кризових явищ, дестабілізації відносин і зв'язків, досягнення ефективності відтворювальних процесів на стабільній довгостроковій основі.

У організаційно-управлінському процесі слід розглядати гнучкість суб'єкта управління, а також взаємозв'язок усіх складових потенціалу підприємства: майнового, виробничого, маркетингового, фінансового, людського тощо. Організаційно-управлінський процес вважається зв'язуючою ланкою між теоретичними дослідженнями і їх практичним втіленням у діяльність підприємства.

Висновки

Проведене дослідження, з врахуванням сучасних наукових розробок вітчизняних та зарубіжних вчених, призвело до обґрунтування наступних висновків.

Нові ринкові умови, сучасні трансформаційні перетворення, значне посилення конкуренції обумовили постановку складних завдань перед підприємствами. В цих умовах адекватне і швидке реагування на зміни вимагає зміщення центру ваги в управлінській

діяльності з внутрішнього середовища підприємства на зовнішнє середовище. На практиці сучасний розвиток підприємства передбачає використання та впровадження інноваційної діяльності у сферу управління, нових підходів, ресурсів, технологій, застосування нових методів і форм організації виробництва. Розв'язанню цих та інших проблем сприятиме чітко спланований і професійно скерований організаційно-управлінський процес.

Організаційно-управлінський процес трактується як інтегрована система організаційних засобів та інструментів практичної реалізації управлінських рішень, та їх взаємозв'язків, взаємодія яких спрямована на забезпечення ефективного використання людського капіталу і ресурсного потенціалу, реалізації інноваційних переваг, вирішенню завдань стабільного розвитку підприємства. На цій основі автором розроблений алгоритм організаційно-управлінського процесу, з'ясовано поетапне його здійснення, визначено комплекс завдань на кожному з них. Результативність організаційно-управлінського процесу буде залежати від кваліфікації і практичного досвіду суб'єкта управління, забезпечення узгодженості та взаємодії всіх його учасників.

Поява нових, внутрішніх і зовнішніх обставин змусить управлінців підприємства вносити корективи в організаційно-управлінський процес, здійснювати пошук інноваційних підходів і нових викликів внутрішнього і зовнішнього середовища.

Надалі проблема організаційно-управлінського процесу розвитку підприємства залишається актуальною, як у теоретичному так і в практичному аспектах, потребує подальшого системного дослідження не тільки її складових, але й як системи в цілому.

ТКАЧУК М.Р.^{1*}

^{1*} Department of Management, International University of Economics and Humanities academician Stepan Demianchuk, e-mail: kmenedzmentumegu@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-5394-5599

MAIN ASPECTS OF THE ORGANIZATIONAL AND MANAGEMENT PROCESS OF ENSURING STABLE DEVELOPMENT OF THE ENTERPRISE

Objectives. The article is devoted to the development and substantiation of the stages of systematic implementation of the organizational and managerial process of ensuring the stable development of the enterprise. **Results.** The article reveals the main aspects of the management process, determines the feasibility and factors to increase its effectiveness. The significance of the organizational structure is substantiated, its functions in the management process are determined. An integrated system of interaction of organizational means and the process of making and implementing management decisions is revealed. The central place in the long-term period of development of the enterprise is occupied by organizational and managerial support, which means the organization of system-integrated management of all functional processes, their rational relationship and sequence of implementation. **Scientific novelty.** The own development of step-by-step implementation of the organizational and managerial process directed on the decision of problems of functioning and development of the enterprise is offered. **Practical importance.** It involves the application and development of new methods, innovation decision-making, ensuring an effective mechanism for the implementation of internal capabilities, adaptation to environmental conditions, reducing the impact of negative factors on the overall performance of the enterprise.

Keywords: management, management process, organizational structure, organizational and management process, management decision, integrated system, enterprise development.

REFERENCES

1. Havkalova N.L., Vlasenko T.A. (2014). Upravlinnia rozvytkom promyslovoho pidpriemstva v konteksti znyzhennia transaktsiinykh vytrat [Management of industrial enterprise development in the context of reducing transaction costs]. Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu «KhPI» [Bulletin of the National Technical University «HPI»]. Seriya: Tekhnichniy prohres ta efektyvnist vyrobnytstva. № 64. pp. 58-61. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vcpitp_2014_64_12.
2. Gaponenko, A.L., Pankrukhin, A.P. (2006). Stratehicheskoe upravlenye [Strategic management: textbook. for universities]. 2nd ed., Erased. Publishing house OMEGA-L. Moscow.
3. Gegel, G. (1997). Nauka logiki [Science of Logic]. Nauka. St. Petersburg.
4. Grant, P.M. (2008). Sovremennyiy strategicheskii analiz [Modern strategic analysis]. Piter. St. Petersburg.
5. Dubinina, V.V. (2015). Upravlenie biznes protsessami predpriyatiya [Enterprise business process management]. Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta [Samara State University Bulletin]. № 5 (127). pp. 39-47.
6. Eliferov, V.I., Repin, V.V. (2013). Biznes-protsessyi: Reglamentatsiya i upravlenie [Business Processes: Regulation and Management]. INFRA-M. Moscow.
7. Zabrodska, L.D. (2004). Stratehichne upravlinnia: realizatsiia stratehii [Strategic management: strategy implementation]. Konsul, Kharkiv.
8. Zapasna, L.S. (2006). Ekonomichna sutnist rozvytku pidpriemstva [The economic essence of enterprise development]. Problemy materialnoy kulturyi. Ekonomicheskie nauki [Material culture problems. Economic sciences]. Available at: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/36354/10-Zapasna.pdf>
9. Inshakov, O.V. (2003). «Yadro razvitiya» v kontekste novoy teorii faktorov proizvodstva [The core of development" in the context of the new theory of factors of production]. Ekonomicheskaya nauka sovremennoy Rossii [Economic science of modern Russia]. pp. 33–37.
10. Kasianova, N.V. (2012). Upravlinnia rozvytkom pidpriemstva na osnovi kumuliatyvnoho pidkhodu. Donetsk.
11. Kasianova, N.V. (2013). Protsesna model upravlinnia rozvytkom pidpriemstva [Process model of enterprise development management]. Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Ekonomichni nauky [Visnik Khmelnytskoho National University. Economical sciences]. № 4(1). pp. 7-11.
12. Kniazevych, A.O. (2018). Upravlinnia infrastrukturnym zabezpechenniam innovatsiinoho rozvytku ekonomiky. Volynski oberehy. Rivne.
13. Kurkin, N.V. (2004). Upravlenie ekonomicheskoy bezopasnostyu razvitiya predpriyatiya [Management of economic security of enterprise development]. ART-PRESS, Donetsk.
14. Lepeiko, T.I. (2010). Reinzhyrnirnyh biznes-protsesiv [Business process reengineering]. Kharkiv National Economic University, Kharkiv
15. Maslichenko, O.M. (2011). Kontseptualni zasady orhanizatsiinoho zabezpechennia rozvytku pidpriemstva [Conceptual principles of organizational support of enterprise development]. Visnyk ZhDTU [Bulletin of ZhSTU]. № 3 (57). pp. 330–332.
16. Melikhov, A.A. (2014). Orhanizatsiino-ekonomichni mekhanizm konkurentnoho rozvytku pidpriemstva [Organizational and economic mechanism of competitive development of the enterprise]. Visnyk Pryazovskoho

- Derzhavnoho tekhnichnoho universytetu. Serii: Ekonomichni nauky [Bulletin of the Azov State Technical University. Series: Economic Sciences]. Vol. 27. pp. 14–26.
17. Pezenti, A. (1976). Ocherki politicheskoy ekonomii kapitalizma [Essays on the political economy of capitalism]. Vol. 1. Progress, Moscow.
18. Ponomarenko, V.S. (1999). Stratehichne upravlinnia [Strategic management]. Osnova, Kharkiv.
19. Pohorielov, Yu.S. (2006). Rozvytok pidpriemstva: poniattia ta vydy [Enterprise development: concepts and types]. Kultura narodov Prychernomoria [Culture of the peoples of the Black Sea region]. № 88. pp. 75–81.
20. Ponomarsnko, V.S., Trydid, O.M., Kyzym, M.O. (2003). Stratehiia rozvytku pidpriemstva v umovakh kryzy [Strategy of enterprise development in the conditions of crisis]. INZhEK. Kharkiv.
21. Raievniva, O.V. (2006). Upravlinnia rozvytkom pidpriemstva: metodolohiia, mekhanizmy, modeli [Enterprise development management: methodology, mechanisms, models]. INZhEK. Kharkiv.
22. Tkachuk, M.P., Koval, L.A., Artiushok, B.C. (2019). Upravlinnia zminy v konteksti zabezpechennia staloho rozvytku pidpriemstva [Change management in the context of ensuring sustainable development of the enterprise]. Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu. Serii: Ekonomika [Bulletin of Odessa National University. Series: Economics]. Part 24. Vol. 6 (79). pp. 75–84.
23. Filipishyn, I. (2010). Analiz metodolohichnykh napriamiv rozvytku promyslovoho pidpriemstva [Analysis of methodological strains in the development of an industrial enterprise]. Skhid: analitychno-informatsiyni zhurnal [Skhid: analytical and information journal]. № 6 (106). pp. 80–83.
24. Filipishyn, I. (2008). Teoretychne ta metodolohichne zabezpechennia upravlinnia rozvytkom pidpriemstv [Theoretically and methodologically securing the management of the development of enterprises]. Maibutnie Ukrainy: stratehiia postupu [Future of Ukraine: strategiya Received]. pp. 201–204.
25. Fomenko A.V., Kuchmai Yu.I. (2014). Udoskonalennia upravlinnia rozvytkom pidpriemstv mashynobudivnoi haluzi [Improving the development management of machine-building enterprises]. Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu «KhPI». Serii: Tekhnichniy prohres ta efektyvnist vyrobnytstva [Bulletin of the National Technical University "KhPI". Series: Technical progress and production efficiency]. № 65. pp. 184–189. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vcpitp_2014_65_30.
26. Shemaieva, L.H., Bezghin, K.S. (2011). Upravlinnia yakistiu biznes-protsesiv na pidpriemstvi [Quality management of business processes at the enterprise]. Kharkivskiy natsionalnyi ekonomichnyi un-t [Kharkiv National Economic University]. Kharkiv. HNEU Kharkiv:
27. Shumpeter, I. (1982). Teoriya ekonomicheskogo rozvitiya [The theory of economic development]. Progress. Moscow.
28. Shubin, O.O., Ivanchuk, K.O. (2014). Metodichniy pidkhid do zabezpechennia stiikoho ekonomichnoho rozvytku torhovelnoho pidpriemstva [Methodical approach to ensuring sustainable economic development of a commercial enterprise.]. Yevropeiskiy vektor ekonomichnoho rozvytku [European vector of economic development]. № 1 (16). pp. 195–202.
29. Kniazevych, A., Kyrylenko, V., Golokova, L. (2018). Innovation infrastructure of Ukraine: assessment of the effectiveness of the action and ways of improvement. Baltic Journal of Economic Studies. Vol. 4. No. 1 January. 2018. pp. 208–218.

Стаття надійшла до редакції: 04.11.2020

Received: 2020.11.04

УДК 338.1:69.003.13

МЕТЕЛЕНКО Н.Г.^{1*}

1* д.е.н., проф., завідувач кафедри інформаційної економіки, підприємництва та фінансів, Інженерний навчально-науковий інститут Запорізького національного університету

ПРОБЛЕМИ ТА ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Мета. Дослідження спрямовано на розкриття проблем, з якими стикнулись вітчизняні підприємства будівельної галузі і підприємства суміжних галузей національної економіки України, що є замовниками або споживачами продукції будівництва. Обґрунтовано важливість ефективної роботи підприємств будівельної галузі для економіки в цілому. Наголошується на тому, що пошук механізмів підвищення ефективності функціонування підприємств будівельної галузі ускладнюється в умовах сьогодення процесами посилення політичної та фінансової кризи в Україні, що також гальмує розвиток інтеграційних процесів до європейського економічного простору. Окреслено вирішальну роль створення сприятливого інвестиційного підприємницького клімату, послідовний перехід від вітчизняних до європейських стандартів у будівництві, реформування законодавчої та нормативно-правової бази в галузі.

За офіційними даними Державної служби статистики України проаналізовано динаміку обсягів виробленої будівельної продукції та обґрунтовано тенденції і наслідки змін в галузі. Доведено, що ефективність роботи підприємств будівельної галузі залежить від низки чинників, які є специфічними для підприємств цієї галузі, до основних з таких чинників віднесено: використання будівельної продукції можливе лише за місцем її виробництва та існує значна залежність галузі від природних факторів, що у випадку незапланованих подій негативно позначається на тривалості технологічного циклу та призводить до додаткових втрат ресурсів; особливості тимчасової взаємодії між підприємствами і організаціями різних галузей національної економіки під час створення будівельної продукції викликає необхідність техніко-економічних та техніко-технологічних внутрішньогалузевих та міжгалузевих зв'язків. Наголошується, що систематизовані характерні ознаки галузі є передумовами, на яких повинна ґрунтуватись антикризова стратегія розвитку підприємств, яка визначає пріоритетні напрями розвитку та механізм їхнього фінансування.

Практична значимість. Здійснено аналіз структури джерел фінансування капітальних інвестицій в Україні. Доведено складність умов функціонування будівельних підприємств, що підвищує відповідальність і самостійність у прийнятті управлінських рішень щодо забезпечення ефективності їх господарської діяльності в сучасних умовах інтеграції до ЄС. Окреслено орієнтири розвитку будівельних підприємств з урахуванням тенденцій, що склались у галузі та економіці України в цілому, що у подальшому дозволить сформувати антикризову стратегію розвитку галузі, спрямовану на інтеграцію вітчизняної економіки до європейського економічного простору.

Ключові слова: будівельна галузь, будівельні підприємства, стратегічні орієнтири, інвестиційний підприємницький клімат, технологічний цикл, капітальні інвестиції

Постановка проблеми

Дослідження процесів поширення кризових явищ в економіці України, які супроводжуються підвищеним ступенем невизначеності будь-яких подій у суспільстві, свідчить про потребу подальшого розвинення наукового бачення розвитку будівельної галузі як невід'ємної складової промислового комплексу України. Будівельна галузь тісно пов'язана з іншими стратегічними галузями національної економіки, такими як машинобудування, металургійна галузь,

електроенергетика, тому кризові явища у будівництві гальмують розвиток економіки за рахунок уповільнення будови виробничих потужностей, складських та офісних приміщень, логістичних та інженерних мереж, обладнання тощо. За таких умов промислові підприємства окреслених галузей потребують впровадження дієвих механізмів відновлення ефективності їх функціонування, упередження кризових явищ та моніторингу макроекономічної ситуації, яка безпосередньо впливає на дієздатність механізму функціонування підприємства. Пошук

механізмів підвищення ефективності функціонування підприємств будівельної галузі ускладнюється посиленням політичної та фінансової кризи в економіці України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Важливість будівельної галузі для економіки будь-якої країни можна пояснити таким:

- наявність капітального будівництва створює велику кількість робочих місць, що покращує соціально-економічний стан в регіоні та країні в цілому;
- галузь будівництва використовує продукцію багатьох галузей національної економіки, що викликає мультиплікативний економічний ефект;
- з розвитком будівельної галузі розвивається виробництво будівельних матеріалів, обладнання, машинобудівна галузь, металургія та металообробка, деревообробна галузь, нафтохімічна галузь, транспортна галузь, електроенергетика тощо.
- будівництво сприяє розвитку малого та середнього бізнесу.

Сучасні реалії свідчать про загострення протиріч в економічній системі держави, що веде до погіршення фінансового стану та ефективності функціонування, зокрема, і будівельних підприємств.

Актуальність питання підвищення ефективності функціонування будівельних підприємств посилюється вимогами ЄС, які висувають наші партнери, та які необхідно виконувати згідно Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Для виходу на європейський рівень Україні необхідно створення сприятливого інвестиційного підприємницького клімату, послідовний перехід від вітчизняних до європейських стандартів.

Вагомий внесок у вирішення окремих проблемних аспектів діяльності та розвитку підприємств будівельної галузі зробили такі науковці – економісти, як М.А. Окландер, Л.О. Богінська, В.Ю. Божанова, С.Є. Масюк, Г.Л. Ступкінер, М.В. Чорна, С.В. Глухова, Т.П. Норкіна, О.В. Якименко та ін.

Формування цілей статті

Дослідити тенденції функціонування будівельної галузі та обґрунтувати пріоритетні орієнтири розвитку підприємств

будівельної галузі з урахуванням сучасних умов господарювання.

Виклад основного матеріалу

Сьогодні загальні тенденції функціонування галузі свідчать про відсутність дієвої стратегії розвитку галузі (табл. 1). Так, динаміка обсягів виробленої будівельної продукції в період 2014 – 2019 рр. [1] показує, що:

- темп росту будівництва житлових будинків у 2019 р. склав 113,17%, що навіть нижче за показник 2015 р.;
- темп росту будівництва нежитлових будинків у 2019 р. становив 134,54%, тобто знизився до рівня 2016 р.;
- низькі обсяги виробництва продукції транспортних споруд (залізниця) впродовж всього періоду, що аналізується, свідчать про відсутність стратегічної програми розвитку галузі в цьому напрямі;
- звертає на себе увагу тенденція виконання короткострокових робіт, наприклад ремонтних, та практично відсутність довгострокових проєктів; так, обсяг вкладень на місцеві трубопроводи та комунікації практично співпадає з обсягом вкладень на виробництво магістральних трубопроводів, комунікацій та ліній електропередач; це є свідченням низької активності капітальних вкладень у галузі.

Ефективність роботи підприємств будівельної галузі, як свідчить аналіз праць [2 – 7] залежить від низки чинників, які є специфічними для підприємств цієї галузі, а саме:

- використання будівельної продукції можливе лише за місцем її виробництва;
- існує прямий зв'язок між об'єктом виробництва будівельного підприємства та об'єктом земельних відносин;
- існує значна залежність від природних факторів, що може суттєво позначитись на тривалості технологічного циклу;
- низька швидкість обороту капіталу не надає змогу мобільно маневрувати коштами, що перебувають у господарському обороті підприємства;
- високовартісний характер об'єктів будівництва та тривалість технологічного циклу вимушує підприємства залучати фінансові ресурси у вигляді авансових платежів або кредитних ресурсів;

**Динаміка обсягів виробленої будівельної продукції за видами (вибірково)
у 2014 – 2019 рр., млн. грн.
Джерело: складено автором**

	2014	2015	ТР	2016	ТР	2017	ТР	2018	ТР	2019	ТР
Будівництво, всього	51108,7	57515	112,53	73726,9	128,19	105683	143,34	141213	133,62	181698	128,67
Будівлі житлові,	11292,4	13908,8	123,17	18012,8	129,51	23730	131,74	29344,8	123,66	33208,8	113,17
нежитлові, з них	13564,1	14998,7	110,58	20093,6	133,97	29079,6	144,72	37446,8	128,77	50380,5	134,54
Інженерні споруди	26252,2	28607,5	108,97	35620,5	124,51	52873,2	148,43	74421,5	140,75	98108,6	131,83
транспортні споруди:	6998,6	7232,9	103,35	9819,5	135,76	19001	193,50	27428,3	144,35	33532,4	122,25
автостради, вулиці та дороги	4347,2	5613,4	129,13	7678,3	136,79	16395,9	213,54	23540,9	143,58	27074,8	115,01
залізниці	1106,7	715,3	64,63	856	119,67	1091	127,45	1764	161,69	1999,3	113,34
порти, канали, греблі, ін.	1072,9	454	42,32	693,2	152,69	634,2	91,49	900,3	141,96	1501,8	166,81
трубопроводи, комунікації та лінії електропередачі	5683,4	7443	130,96	9809,2	131,79	12805,3	130,54	15950,5	124,56	20583,4	129,05
магістральні трубопроводи, комунікації та лінії електропередачі	2821,9	3738,7	132,49	4949,1	132,37	6216,6	125,61	7520,5	120,97	9287,7	123,50
місцеві трубопроводи та комунікації	2861,5	3704,3	129,45	4860,1	131,20	6588,7	135,57	8430	127,95	11295,7	133,99
Комплексні промислові споруди	10632,6	10436,3	98,15	11685,2	111,97	16186,7	138,52	24291	150,07	36638,8	150,83
споруди гірничопромислових та добувних підприємств	7482,9	7133,2	95,33	7995,8	112,09	10108,1	126,42	13676,9	135,31	15501,6	113,34
споруди підприємств металургійної промисловості	1575,2	1452,7	92,22	1356,9	93,41	2180,9	160,73	3232,9	148,24	4425,8	136,90

– зміна тривалості технологічного циклу будівельних робіт негативно впливає на продуктивність праці;

– існує особливості тимчасової взаємодії між багатьма підприємствами і організаціями під час створення будівельної продукції, що викликає наявність складних техніко-економічних та техніко-технологічних зв'язків між підприємствами галузі та з підприємствами суміжних галузей;

– багаточисельність, різноманітність, складність нормативної та іншої документації викликає потребу спеціальної підготовки до її опрацювання та високу ймовірність впливу людського фактору, що веде до зниження якості вихідної інформації та до непрозорості процедур.

Систематизація наведених характерних ознак діяльності будівельних підприємств, тенденції зміни макроекономічних показників у галузі надають змогу стверджувати, що підприємства будівельної галузі потребують розробки антикризової стратегії розвитку, яка повинна ґрунтуватись на визначенні, з одного боку, пріоритетних

напрямів розвитку, а з іншого боку – на розробці механізму фінансування цих пріоритетних напрямів. Характерні ознаки діяльності будівельних підприємств є передумовами побудови антикризової стратегії розвитку.

Слід зауважити, що сьогодні структура джерел фінансування (табл. 2) капітальних інвестицій в Україні зазнала деяких змін, а саме:

– структура джерел 2019 р. у порівнянні з минулими 2013 – 2018 рр. характеризується зростанням питомої ваги коштів державного бюджету, що виділено на капітальне інвестування – 4,94% у 2019 р. проти 1,25% у 2014 р.;

– за рахунок подальшого розвитку процесів децентралізації відбувається накопичення коштів місцевих бюджетів та спрямування їх на потреби регіонів, зокрема, питома вага коштів місцевих бюджетів, що виділено на капітальне інвестування у 2019 р. становить 9,05% у 2019 р. проти 2,7% у 2014 р.;

Капітальні інвестиції за джерелами фінансування за 2013 – 2019 рр., млн. грн.*Джерело: [8]*

	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
Усього, в т.ч. за рахунок	249873,4	100	219419,9	100	273116,4	100	359216,1	100	448461,5	100	578726,4	100	623978,9	100
<i>коштів державного бюджету</i>	6174,9	2,47	2738,7	1,25	6919,5	2,53	9264,1	2,58	15295,2	3,41	22814,1	3,94	30834,5	4,94
<i>коштів місцевих бюджетів</i>	6796,8	2,72	5918,2	2,70	14260	5,22	26817,1	7,47	41565,5	9,27	50355,5	8,70	56480	9,05
<i>власних коштів підприємств та організацій</i>	165786,7	66,35	154629,5	70,47	184351,3	67,50	248769,4	69,25	310061,7	69,14	409585,5	70,77	408275,7	65,43
<i>кредитів банків та інших позик</i>	34734,7	13,90	21739,3	9,91	20740,1	7,59	27106	7,55	29588,9	6,60	44825,4	7,75	67232,6	10,77
<i>коштів інвесторів-нерезидентів</i>	4271,3	1,71	5639,8	2,57	8185,4	3,00	9831,4	2,74	6206,4	1,38	1795,5	0,31	4663,9	0,75
<i>коштів населення на будівництво житла</i>	24072,3	9,63	22064,2	10,06	31985,4	11,71	29932,6	8,33	32802,5	7,31	34645,7	5,99	32422	5,20
<i>інших джерел фінансування</i>	8036,7	3,22	6690,2	3,05	6674,7	2,44	7495,5	2,09	12941,3	2,89	14704,7	2,54	24070,2	3,86

– питома вага власних коштів підприємств та організацій, що виділено на капітальне інвестування у 2019 р. знизилась та склала 65,43% у 2019 р. проти 70,47% у 2014 р., що свідчить про негативні тенденції уповільнення розвитку економіки; як наслідок – знижується інвестиційна активність інвесторів – нерезидентів, питома вага коштів яких у процесі капітального інвестування в економіку України у 2019 р. склала 0,75% проти 2,57% у 2014 р.;

– кризові явища в економіці та зниження рівня життя населення призвели до падіння інвестування коштів на будівництво житла з 10,06% у 2014 р. до 5,2% у 2019 р.

Складність умов функціонування будівельних підприємств підвищує відповідальність і самостійність у прийнятті управлінських рішень щодо забезпечення ефективності їх господарської діяльності. Прийняття цих рішень залежить від чинників, що взаємодіють на різних рівнях як між собою, так і між показниками кінцевої ефективності діяльності будівельних підприємств, які функціонують в мінливих, у більшості невизначених умовах господарювання та орієнтовані на подальшу інтеграцію з ЄС.

Проведене дослідження надає змогу окреслити орієнтири розвитку будівельних підприємств з урахуванням тенденцій, що склались у галузі та економіці України в цілому:

- усвідомлення того, що пріоритетним способом організації бізнесу підприємствами галузі будівництва в Україні є спільне підприємництво на основі об'єднання зусиль вітчизняних та зарубіжних інвесторів (за умови покращення інвестиційного клімату в Україні);
- уніфікація норм діючого українського законодавства в галузі будівництва до європейських норм з метою інтеграції процесів ведення бізнесу та залучення іноземних інвесторів;
- активізація впровадження сучасних технологій у будівництві (за умови реалізації вище окреслених напрямів розвитку);
- подальший розвиток інженерних спеціальностей галузі будівництва (ІНЖ. Будівництво та цивільна інженерія), що метою підвищення якості освітньо-фахового потенціалу персоналу будівельних підприємств;
- удосконалення організації ефективних та результативних форм взаємодії в системі «бізнес – держава – наука» не тільки в галузі будівництва, а у всіх галузях економічної діяльності тому, що саме міжгалузєва

взаємодія надає можливість отримати синергетичний ефект зростання економіки.

Погоджуючись з авторами [9], слід додати, що ретельне вивчення сучасних умов функціонування будівельних підприємств в Україні, дослідження макроекономічного середовища, впровадження досвіду функціонування галузі в країнах ЄС, удосконалення державного регулювання будівельного ринку сформулюють стратегічні орієнтири розвитку підприємств будівельної галузі в Україні в сучасних умовах господарювання та інтеграції вітчизняної економіки до європейського економічного простору.

Висновки

Окреслені орієнтири розвитку будівельних підприємств, що враховують тенденції, які склались у галузі та економіці України в цілому; систематизація характерних ознак діяльності підприємств будівельної галузі; визначення пріоритетних напрямів розвитку та розробка механізму фінансування цих напрямів є організаційно-економічним підґрунтям для розробки у подальших дослідженнях антикризової стратегії розвитку, яка повинна передбачати, поряд з іншим, заходи державної підтримки галузі.

МЕТЕЛЕНКО Н.Н.^{1*}

^{1*} Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Information economics, Entrepreneurship and Finance, Engineering Educational-Scientific Institute of Zaporizhzhya National University

PROBLEMS AND GUIDELINES OF THE DEVELOPMENT OF CONSTRUCTION ENTERPRISES IN THE CURRENT CONTEXT OF ECONOMIC ACTIVITY

Abstract. The study was aimed at revealing the problems were faced by domestic enterprises of the construction industry and enterprises of related industries of the national economy of Ukraine, which are customers or consumers of construction products. The importance of efficient work of construction enterprises for the economy as a whole was substantiated. It was emphasized that the search for mechanisms to improve the efficiency of the construction industry is complicated nowadays by processes of intensification of the political and financial crisis in Ukraine, which also are slowing down the development of integration processes into the European Economic Area. The decisive role of creating a favorable investment business climate, the consistent transition from domestic to European standards in construction, the reforming the legislative and regulatory framework in the industry have been defined.

According to the official data of the State Statistics Service of Ukraine, the dynamic of the volume of construction products was analyzed and the trends and consequences of changes in the industry were substantiated. It was proved that the efficiency of construction enterprises depends on a number of factors that are specific to enterprises in this industry, the main of these factors are: the use of construction products is possible only at the place of its production and there is a significant dependence of the industry on natural factors that in case of the unplanned

events have negative affect to the duration of the technological cycle and lead to additional loss of resources; features of temporary interaction between enterprises and organizations of different sectors of the national economy during the creation of construction products necessitates technical-economic and technical-technological intra-and inter-industry links. It was emphasized that the systematized characteristics of the industry are the prerequisites on which the anti-crisis strategy of enterprise development should be based, which determines the priority directions of development and the mechanism of their financing.

The analysis of the structure of sources of financing of capital investments in Ukraine was carried out. The complexity of the conditions of operation of construction enterprises was proved, which increases the responsibility and independence in making management decisions to ensure the efficiency of their economic activities in the current conditions of integration into the EU. The guidelines for the development of construction enterprises were outlined, taking into account the current trends in the industry and the economy of Ukraine as a whole, which will further form an anti-crisis strategy for the development of the industry aimed at integrating the domestic economy into the European Economic Area.

Keywords: construction industry, construction enterprises, strategic guidelines, investment business climate, technological cycle, capital investments

REFERENCES

1. The official site of The State Statistics Service of Ukraine “The volume of construction products produced by type in 2014 – 2019”. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 19 August 2020).
2. Oklander T.O., Pedko I.A., Kambur O.L. (2018) *Ekonomika budivelnoho pidpriemstva* [Economy of the construction enterprise]. Kyiv: Center for Educational Literature. (in Ukrainian)
3. Bohinska L.O. (2016) Ekonomichni zasady formuvannia ta vykorystannia resursnoho potentsialu budivelnoho pidpriemstva [Economic principles of formation and use of resource potential of a construction enterprise]. *Scientific Bulletin of Uzhhorod University. Series: Economy*, vol. 1 (47), no. 2, pp. 316–320.
4. Bozhanova V.Yu., Stupniker H.L., Masiuk S.Ye. (2013) Metodichni pidkhody do formuvannia antykrizovoi stratehii rozvytku budivelnykh pidpriemstv v suchasnykh umovakh [Methodical approaches to the formation of anti-crisis strategy for the development of construction enterprises in the current context]. *Economic space*, no. 78, pp. 214–223.
5. Chorna M.V. (2012) Stratehichni napriamy innovatsiinoi diialnosti pidpriemstv budivelnoi haluzi [Strategic directions of innovative activity of enterprises of construction industry]. *Economic strategy and prospects of the development of sphere of trade and services*, vol. 1, no. 1, pp. 210–216.
6. Norkina T.P. (2013) Udoskonalennia upravlinnia innovatsiinym rozvytkom pidpriemstv budivelnoi haluzi [Improvement of the management of innovative development of enterprises of construction industry]. *Economics of construction and urban economy*, vol. 9, no 1, pp. 55–62.
7. Yakymenko O.V. (2013) Vplyv innovatsiinoho potentsialu na rozvytok budivelnykh pidpriemstv [The impact of innovation potential to the development of construction enterprises]. *Collection of scientific works of VNAU. Series: Economic Sciences*, no. 4 (81), pp. 316–325.
8. The official site of The State Statistics Service of Ukraine “Capital investments by sources of financing for 2010 – 2019”. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 19 August 2020).
9. Lypych L.H. (2015) *Formuvannia stratehii rozvytku budivelnoho pidpriemstva v umovakh investytsiinoi konkurentsii* [Formation of strategy of development of the construction enterprise in the conditions of investment competition]. Lutsk: Vezha-Druk. (in Ukrainian)

Стаття надійшла до редакції: 01.11.2020

Received: 2020.11.01

УДК 656.2:338.1

СТАСЮК О.М.^{1*}

1* к.е.н, старший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», e-mail: stasyuk_o_m@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-4701-5598

РОЗВИТОК РИНКУ ОПЕРАТОРІВ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ УКРАЇНИ

Дана стаття підготовлена в рамках виконання відомчої науково-дослідної роботи «Розвиток конкуренції в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури України», державний реєстраційний номер 0119U001811.

Мета. Виконати дослідження ринку операторів вантажних вагонів України, окреслити основні проблеми та розробити практичні рекомендації щодо розвитку конкуренції та створення повноцінного ринку операторів вантажних вагонів. **Методика.** Дослідження базується на використанні методу порівняльного аналізу, узагальнення, графічного, структурно-логічного та економіко-статистичного методів. **Результати.** Досліджено ринок операторів вантажних вагонів України з позицій: 1) попиту та пропозиції (дефіциту – профіциту); 2) власності; 3) конкуренції та 4) продуктивності (використання рухомого складу) та окреслено основні проблеми, які перешкоджають розвитку ринку. **Наукова новизна.** Полягає в розробці практичних рекомендацій щодо розвитку ринку операторів вантажних вагонів в Україні. **Практична значимість.** Надано практичні рекомендації, впровадження яких позитивно вплине на розвиток ринку операторів вантажних вагонів України, створить нормативно-правове підґрунтя для здійснення операторами діяльності на ринку, сприятиме вирішенню окресленого кола проблемних питань, забезпечить розвиток конкуренції та покращить показники використання залізничного рухомого складу, підвищить якість надання послуг вантажних вагонів у користування та дозволить зберегти частку акціонерного товариства «Укрзалізниця» на ринку операторів вантажних вагонів України.

Ключові слова: ринок; конкуренція; власність; продуктивність; оператор рухомого складу; оператор вантажних вагонів; парк вантажних вагонів

Постановка проблеми

Діяльність операторів вантажних вагонів України на ринку спрямована на задоволення потреб економіки в здійсненні перевезень як внутрішніх, так і експортно-імпортних та транзитних вантажів.

Поштовхом до появи приватного парку вагонів й виникнення операторських компаній та збільшення парку приватних вантажних вагонів наприкінці 90-х років стали: 1) дефіцит вантажних вагонів на фоні зростання обсягів вантажних перевезень та неможливість Укрзалізниці оновлювати парк новими вагонами через нестачу фінансування та значні збитки від пасажирських перевезень. Вантажовідправники часто були змушені очікувати на вагони, а перед відправкою вантажу здійснювати їх поточний ремонт; 2) усвідомлення великими фінансово-промисловими групами загрози розвитку їх

бізнесу через недостатнє транспортне забезпечення перевезень продукції; 3) створення спільних підприємств і подальша їх приватизація, придбання вагонів або оренда вагонів у дочірніх вагонних компаній УЗ, яким було передано на баланс більшість вантажних вагонів із зміною їх статусу з «інвентарного» на «власний», що дозволило здавати їх в оренду.

Проте всі трансформації, які відбулися за весь період не сформували повноцінний конкурентний ринок операторів вантажних вагонів, так як відбувалися хаотично без відповідної інституційного підґрунтя.

Виходячи з того, що ключовими факторами розвитку вітчизняного ринку операторів вантажних вагонів є обсяги виробництва і торгівлі, які визначають потенціал його зростання, то в сучасних умовах спаду виробництва, зниження обсягів вантажних перевезень, чисельного

зростання парку старих вантажних вагонів, важливим, на наш погляд, є вжиття ряду заходів, які необхідні для розвитку ринку.

Актуальність цих питань, недостатнє їх опрацювання й висвітлення визначили мету даної статті, яка полягає в проведенні дослідження ринку операторів вантажних вагонів, окреслені основних проблем та розробці практичних рекомендацій щодо розвитку конкуренції та створення повноцінного ринку операторів вантажних вагонів України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню різних аспектів розвитку ринку операторів вантажних вагонів України присвячено багато праць вітчизняних дослідників, серед яких: Бараш Ю.С. [2], [16], Гненний О.М. [6], Кириленко О.М. [10], Козаченко Д.М. [11], Марценюк Л.В. [2], [14], [16], Пшінько О.М. [16], Чернова Н.С. [6] та ін.

Виклад основного матеріалу

Нормативно-правова база регулювання діяльності операторів вантажних вагонів в Україні.

Однією з найбільших проблем ринку, на нашу думку, є відсутність необхідної нормативно-правової бази, яка б регулювала діяльність операторів вантажних вагонів. Саме тому ринок операторів вантажних вагонів України можна віднести до ринків, які перебувають на стадії становлення та розвитку.

Насамперед, це відсутність поки що нового Закону України «Про залізничний транспорт», прийняття якого є надзвичайно важливим і актуальним, так як може дати новий поштовх процесу реформування залізничної галузі, модель функціонування якої поки що далека від ринкової, а також створити необхідне інституційне підґрунтя для розвитку ринку операторів вантажних вагонів України.

В діючому Законі України «Про залізничний транспорт», відсутнє визначення «оператор рухомого залізничного складу» чи «оператор вантажних вагонів». Але при цьому зауважимо, що в шостому варіанті нового

законопроекту «Про залізничний транспорт України» № 1196-1 (до того було ще п'ять законопроектів – № 3650, № 4593; № 7316, № 9512 та № 1196-1, які були відхилені) таке визначення міститься в Ст. 1 Визначення термінів, проте цей законопроект поки не прийнятий.

Наразі організація курсування власних вантажних вагонів на коліях загального користування та надання послуг, пов'язаних із цими перевезеннями, регулюються Правилами перевезення вантажів, затвердженими наказом № 644 Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р., Правилами експлуатації власних вантажних вагонів, затвердженими наказом № 17 Міністерства інфраструктури України від 29.01.2015 р. та Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженим наказом № 317 Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 р. Відповідно до вимог Правил експлуатації власних вантажних вагонів, курсування власних вантажних вагонів на коліях загального користування здійснюється на підставі договору між власником (орендарем, оператором) та залізницею (п. 3.1), а оператором є самостійний суб'єкт господарювання, який на підставі договорів із залізницею і вантажовідправниками бере участь у процесі перевезення вантажів із використанням власного рухомого складу або орендованого в іншого власника, або яким він володіє на підставі сумісної діяльності, договору управління майном тощо (п. 1.2).

Характеристика ринку операторів вантажних вагонів. На ринку операторів вантажних вагонів України сьогодні представлено вагони власності АТ «Укрзалізниця» та інших приватних операторів рухомого залізничного складу, яким вони володіють на праві власності або іншій правовій підставі.

Так, за даними АТ «Укрзалізниця», сьогодні на ринку, окрім АТ «Укрзалізниця», нараховується більше 600 приватних операторів рухомого залізничного складу, з яких майже 80 володіють парком вантажних вагонів, що нараховує більш ніж 200 одиниць (рис. 1).

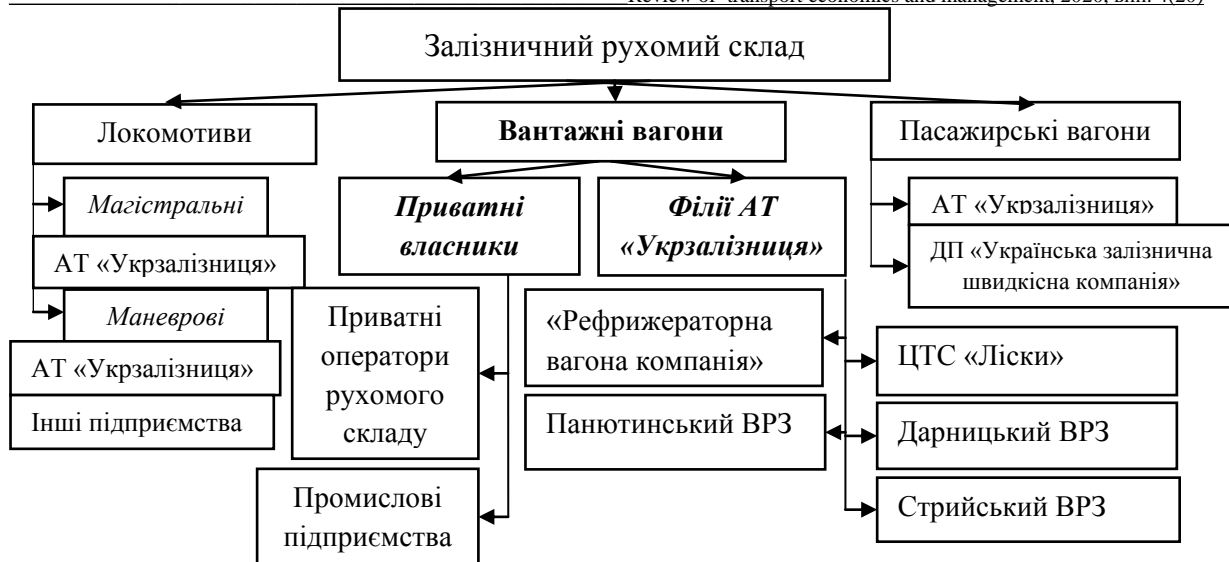


Рис. 1. Власники залізничного рухомого складу

Джерело: сформовано автором

До найбільших приватних операторів та основних конкурентів АТ «Укрзалізниця» на ринку вантажних вагонів України, а також на ринку маршрутних перевезень високовартісних вантажів у 2017-2018 рр. належали: ТОВ «Лемтранс» – 21 308 вагонів, ТОВ «Металургтранс» – 3 606 вагонів, ТОВ «Євратранс Україна» – 3 213 вагони, ТОВ

«Рейллоджістікс» – 2 939 вагони та ПрАТ «Укренерготранс» – 2 876 вагони та ін [7].

Парк вантажних вагонів власності АТ «Укрзалізниця» та приватних операторів рухомого складу складається з універсальних (критих, платформ, піввагонів) і спеціалізованих вагонів (табл. 1) й характеризується певним дисбалансом за видами вантажних вагонів.

Таблиця 1

Основні види вагонів та групи вантажів, що можуть перевозитися

Джерело: складено автором

Вид вагону	Вантажі, що можуть перевозитися
УНІВЕРСАЛЬНІ	
критий вагон	криті вагони бувають універсальні (для перевезення штучних, тарно-штучних, пакетованих і насипних вантажів) і спеціальні (для перевезення худоби, автомобілів, вантажів в рулонах)
напіввагон	перевезення насипних вантажів – руди, вугілля, флюси, лісоматеріали, прокат та ін.
платформа	використовуються для перевезення автомобілів, техніки, обладнання, контейнерів, лісоматеріалів, довгомірних і негабаритних вантажів, а також сипких вантажів, що не вимагають захисту від атмосферних опадів та ін.
СПЕЦІАЛЬНІ	
цистерна	перевезення наливних вантажів: харчових продуктів (води, молока), зріджених газів (пропан-бутан, кисень), хімічно-активних й агресивних рідких речовин (кислоти, луги та ін. складні речовини), отрутохімікатів, нафти і продуктів її переробки, також для перевезення борошна і цементу.
хопер	для перевезення масових сипучих вантажів: добрива, зернових, руди, вугілля, цементу.
транспортер	трансформатори, генератори, колони, преси, турбіни, ротори, станції та ін.
ізотермічний вагон	транспортування швидкопсувних продуктів.
рефрижераторний вагон	перевезення швидкопсувних вантажів, тривале зберігання яких можливо тільки при знижених температурах (часто при нижче 0°C).
думпкар	перевозять переважно руду, будівельні сипкі матеріали (територією великих підприємств)

В універсальних вагонах можуть перевозитися практично всі вантажі, в спеціалізованих – лише ті, для яких вони призначені. До спеціалізованих вагонів належать цистерни, ізотермічні, зерновози, цементовози, думпкари, хопери для перевезення цементу, мінеральних добрив, зерна, спеціальні цистерни для перевезення цементу, борошна, каустичної соди, спирту, зріджених газів, в'язких речовин, двоярусні платформи для легкових автомобілів, транспортери для великовагових вантажів та ін.

Одним з важливих параметрів вантажного вагона є його вантажопідйомність, під якою розуміють максимально допустиму конструкцією навантаженість вагона. До інших важливих параметрів, що характеризують вантажний залізничний вагон відносять: масу вагону (тара), осьове навантаження, навантаження на 1 м шляху (погонне навантаження), базу вагона, довжину, висоту тощо. Загальним для всіх вантажних вагонів є кодування осності, так як залізничні вагони випускаються 4, 6, 8, 12, 16 і 20-осні. Зазначимо, що конструкція вагонів вантажного парку впливає на збереження вантажів, швидкість виконання вантажних операцій, ефективність перевезень, безпеку руху поїздів, збереження вантажів, максимальне використання вантажопідйомності та місткості тощо.

Основними споживачами парку вантажних вагонів є вантажовласники (вантажовідправники, вантажоодержувачі) та оператори залізничного рухомого складу.

Вантажні вагони АТ «Укрзалізниця» користуються більшим попитом на ринку через нижчу вартість, а до 2018 року зовсім неринкову ціну, що негативно вплинуло на оновлення парку вантажних вагонів новими зразками. Основними споживачами вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» за видами (для прикладу) є: 1) зерновози – ТОВ СП «НІБУЛОН», ТОВ «ТРАНС-ГРУП», ПП «АТЛАНТА-АГРО» та ін.; 2) криті вагони – ДП «Артемсіль», ТОВ «Промдрімлайт», ТОВ «Кнауф Гіпс Донбас» та ін.; 3) цементовози – ПрАТ «Івано-Франківськ цемент», ПрАТ «СВРОЦЕМЕНТ-Україна», ПрАТ «Дікергофф Цемент Україна» та ін.; 4) цистерни – ТОВ «ТОРГОВИЙ ДІМ-УКРТАТНАФТА», ТОВ «ЯСУНЬ ТРАНС 27», ПАТ «Укргазвидобування», Філія УПГГК та ін.; 5) окатишевози – ПРАТ «ПІВНГЗК» ПРАТ «ПІВНГЗК», ПРАТ «НОВОТРОЇЦЬКЕ РУ», ПАТ «ПІВД ГЗК» та ін.; 6) фітінгові платформи – ПАТ «НІКОПОЛЬСЬКИЙ ЗАВОД ФЕРОСПЛАВІВ», Філія ЦТС «Ліски» АТ «Українська залізниця», ПАТ «ЗАПОРІЗЬКИЙ ЗАВОД ФЕРОСПЛАВІВ» та ін.; 7) платформи – ПАТ «АРСЕЛОРМІТТАЛ КРИВИЙ РІГ», ТОВ «ККНК «Технобуд», ТОВ «Технологічна група» та ін.

Стан парку вантажних вагонів України. На кінець 2018 року, за даними АТ «Укрзалізниця», загальний парк вантажних вагонів склав 181 тис. од., а робочий – 132,5 тис. од., з яких робочий парк АТ «Укрзалізниця» 68,5 тис. од., а робочий парк інших приватних операторів рухомого залізничного складу – 64 тис. од. (табл. 2).

Таблиця 2

Парк вантажних вагонів України у 2018 р.

Джерело: складено автором на основі даних АТ «Укрзалізниця».

Вид вагона	АТ «Укрзалізниця»		Оператори		Всього	
	заг. парк, од. / %	роб. парк, од. / %	заг. парк, од. / %	роб. парк, од. / %	заг. парк, од. / %	роб. парк, од. / %
напіввагони	49690 / 52	33460 / 43	46270 / 48	43770 / 57	95960 / 100	77230 / 100
криті вагони	5790 / 86	3190 / 78	900 / 14	880 / 22	6690 / 100	4070 / 100
зерновози	11600 / 57	10400 / 56	8600 / 43	8300 / 44	20230 / 100	18700 / 100
цистерни	8600 / 45	2600 / 22	10600 / 55	9180 / 78	19200 / 100	11780 / 100
цементовози	4600 / 67	3650 / 64	2300 / 33	2070 / 36	6900 / 100	5720 / 100
окатишевози	2770 / 56	2390 / 54	2200 / 44	2040 / 46	4970 / 100	4430 / 100
платформи	5170 / 93	3320 / 92	350 / 6,5	300 / 8,6	5520 / 100	3620 / 100
фітінгові платформи	4020 / 98	2970 / 97	99 / 2,4	92 / 13	6990 / 100	191 / 100
інші	12970 / 75	6450 / 63	4320 / 25	3800 / 37	17290 / 100	10250 / 100

З аналізу кількості робочого парку АТ «Укрзалізниця» та приватних операторів рухомого залізничного складу за окремими видами вантажних вагонів видно, що

кількісне зростання парку вантажних вагонів відбувається в більшій мірі за рахунок приватних операторів, а не філій АТ «Укрзалізниця» (рис. 2).

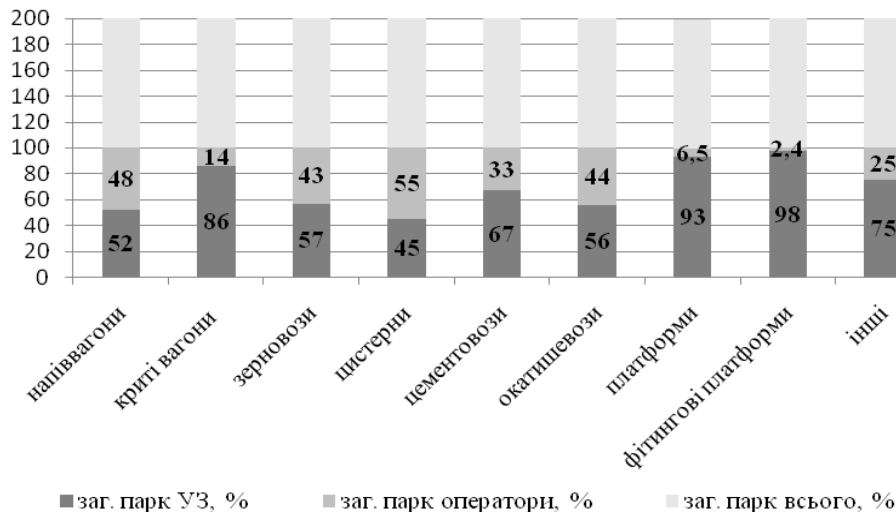


Рис. 2. Загальний парк вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» та приватних операторів рухомого залізничного складу у 2018 р., %. Джерело: побудовано на основі даних АТ «Укрзалізниця».

У загальній кількості робочого парку вантажних вагонів частка приватних операторів рухомого залізничного складу

перевищує частку АТ «Укрзалізниця» за окремими видами вагонів, а саме: напіввагони – 57%, цистерни – 78%) (рис. 3).

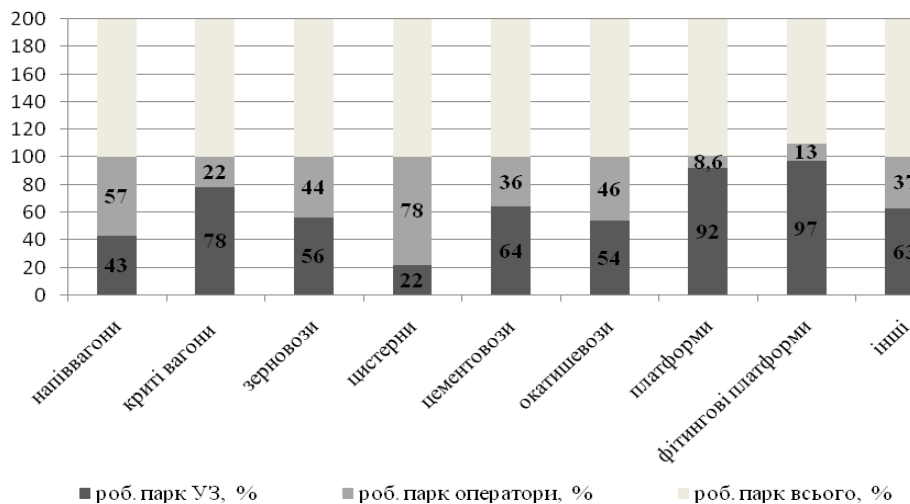


Рис. 3. Робочий парк вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» та приватних операторів рухомого залізничного складу у 2018 р., %. Джерело: побудовано на основі даних Держстату.

За деякими видами вантажних вагонів – зерновози – 44%, окатишевози – 46%, частка приватних операторів рухомого залізничного складу майже наблизилася до частки вагонів

АТ «Укрзалізниця», тоді як АТ «Укрзалізниця» володіє значно більшим, в порівнянні з операторами, робочим парком таких вантажних вагонів, як: криті вагони –

78%, платформи – 92%, фітінгові платформи – 97%, інші – 63%. За даними асоціації «Український логістичний альянс», впродовж періоду з 01.01.2018 р. по 01.10.2019 р. загальний парк вантажних вагонів збільшився на 13,8% (на 23,8 тис. вагонів: 21,8 тис. приватні оператори і 2 тис. АТ «Укрзалізниця»), а робочий парк вантажних вагонів збільшився на 9,8% (на 12 тис. вагонів – 9,3 тис. АТ «Укрзалізниця» та 2,7 тис. приватні оператори) [12]. З метою унеможливлення від затримок в пікові періоди та забезпечення своєчасної доставки вантажів виробники промислової продукції розширюють власний парк вантажних вагонів.

В зазначений період приріст відбувся за рахунок приватних власників. При цьому слід зазначити, що приватним власникам найбільш цікавими є ті види вагонів, які є найбільш затребуваними сьогодні на ринку, тобто на які є попит, а саме: напіввагони, зерновози, цистерни, якими, в основному, і поповнився їх парк. Інтерес приватних операторів до окремих видів вагонів пояснюється зростанням обсягів перевезень вантажів відповідних товарних груп, які перевозяться у відповідних видах вагонів.

Не дивлячись на приріст парку вантажних вагонів протягом 2017–2018 рр. проблема дефіциту окремих видів вагонів залишалася в цей період.

Однією з головних причин дефіциту вагонів та зростання кількості приватних власників і, відповідно, кількості приватних вагонів є висока частка вагонів, які відпрацювали визначений термін в парку АТ «Укрзалізниця», майже 90%, що свідчить про проблеми їх вікової структури. Вантажні вагони проходять плановий ремонт і повертаються на колії з подовженням терміну служби до 30 років, а іноді і більше, хоча експлуатаційні витрати на їх підтримку досить великі. Це є наслідком не завжди ефективного підходу до утримання й оновлення матеріально-технічної бази (необхідний ремонт роками проводився не в повному обсязі, оновлення рухомого складу також не відбувалося запланованими темпами); постійне недофінансування, через яке темпи старіння рухомого складу залізниць України значно перевищують темпи придбання нових сучасних зразків; регулярне невиконання основних цільових державних

програм з оновлення рухомого складу, в т.ч. вантажних вагонів. Фінансування, в більшості випадків, зводилося до забезпечення підтримки поточної діяльності й не дозволяло АТ «Укрзалізниця» оновлювати чи активно модернізувати парк вантажних вагонів.

Разом з тим, і в приватних операторів рухомого складу частка вагонів, які вичерпали свій нормативний термін експлуатації є досить високою. Згідно даних Держстату, загалом у вантажному вагонному парку України найбільша кількість вагонів віком 26–40 років і, за винятком, напіввагонів, немає інших видів вантажних вагонів віком до 8 років.

На дефіцит вантажних вагонів ринок реагував їх кількісним збільшенням. Зауважимо, що кількісне зростання вантажних вагонів у приватних операторів рухомого складу відбувалося, в основному, через ввезення застарілого рухомого складу з сумнівними технічними характеристиками з території Російської Федерації до введення заборони на його ввезення Урядом України з 20 листопада 2019 року (таку заборону планувалося ввести з 1 березня 2020 року) та продовжується наразі їх ввезення приватними операторами з території інших держав, обходячи урядові обмеження (згідно з інформацією, що розміщена на інформаційному сервісі «Вантажні перевезення в Україні» [5]).

Після оголошення про заборону ввезення на територію України застарілих вагонів з РФ, за даними АТ «Укрзалізниця», було завезено 3 059 вагонів, найбільший відсоток (60 %) з яких становили вагони побудовані в період з 1971 р. до 1990 р. Найбільше було ввезено зерновозів – 2 314 вагонів, з яких 2 225 вагонів (96%) побудовано з 1975 року до 1994 року [8]. Згідно інформації Національного комітету з промислового розвитку, тільки за 3-й квартал 2019 року через сплеск імпорту старих вагонів з РФ бюджет України недоотримав понад 9 млн дол. [18].

Крім того, це ще більшою мірою загострило проблему вікової структури вантажних вагонів в Україні. Протягом останніх років в сусідніх країнах були реалізовані програми з оновлення вантажних вагонів, і ці застарілі вагони, які повинні були утилізувати на металобрухт, було ввезено в Україну. Наразі ці вагони не можуть

використовуватися для міжнародних вантажних перевезень, так як на території країн з яких імпортовано вантажні вагони, заборонено їх використання через можливу небезпеку у зв'язку з поганим технічним станом.

Така ситуація негативно впливає на ринок операторів вантажних вагонів, ринок перевезень та вагонобудування. А також збільшить в наступні періоди потребу в ремонті вантажних вагонів та їх списанні. З цього випливає необхідність вжиття інших дієвих заходів щодо подолання цієї проблеми, так як введена заборона не повною мірою дала очікувані результати.

Розв'язання проблеми дефіциту вантажних вагонів шляхом придбання старих зразків, було викликане 1) складними умовами фінансування підприємств при оновленні парку новими вагонами, так як відсоткові ставки високі і, при будь яких різких змін в економіці, це відбивається на вартості платежів, оскільки всі ставки плаваючі та 2) тривалим періодом окупності нових вагонів, а особливо за умов наявності «дешевих» вагонів АТ «Укрзалізниця» (неринкова ціна на вантажні вагони АТ «Укрзалізниця»), що формували попит на основі цінової конкуренції. Це є стримуючим чинником інвестування приватними операторами у нові вагони, які за розрахунками бізнесу можливо окупити через 30 р., а якщо не враховувати дисконтування і вартість залучених інвестицій, то повернути вкладену суму коштів за вагон можна за 8 років. Але, на думку приватних операторів, це фактично можуть собі дозволити лише кептивні оператори – ті компанії, що вивозять власну продукцію або входять до великих фінансово-промислових груп, бізнес яких гарантує вантажопотік. Для решти операторів інвестування в придбання рухомого складу є не виправданим [15], тоді як кошти за старі вагони, згідно даних бізнесу, вони можуть повернути протягом двох років.

Для оновлення парку вагонів АТ «Укрзалізниця» та приватні оператори обирають такі джерела фінансування: банківський кредит, лізинг, власні кошти, міжнародні фонди тощо. Проблема в тому, що жодна з вищенаведених форм не була стабільним інструментом фінансування, а єдиним реальним джерелом коштів на

оновлення парку вантажних вагонів наразі залишаються кредити ЄІБ та ЄБРР.

Отже, протягом 2017-2018 рр. проблема дефіциту вантажних вагонів залишалася актуальною для вантажовідправників, але не на фоні зростання обсягів перевезень, як наприкінці 90-х та початку 2000-х, а, навпаки, зменшення обсягів вантажних перевезень.

Зростання парку приватних вагонів у приватних власників (не завжди операторів вантажних вагонів, а просто відправників власних вантажів) та АТ «Укрзалізниця» було непропорційне обсягам вантажоперевезень.

Вагони закуповувались, а обсяги вантажоперевезень знижувалися, кількісне зростання вагонів було знівельовано зниженням їх оборотності, на фоні чого сформувався профіцит деяких видів вантажних вагонів.

На сьогодні динаміка поповнення парку вантажних вагонів приватними операторами мало прогнозована, а мотиви приватних операторів залежать від ситуації із залізничними перевезеннями та збільшенням попиту.

Все це ускладнює процес вантажоперевезень, зокрема формування рухомих складів, повернення порожніх вагонів, а основне ускладнює діяльність операторів на ринку.

Розвиток вагонобудівних потужностей. Всі види вантажних вагонів, які є у вантажному парку України, можливо оновлювати на наявних вітчизняних вагонобудівних потужностях (табл. 3).

Після кризи 2015 року у вагонобудівній галузі, вже починаючи з 2016 р. заводи почали нарощувати обсяги. За даними Держстату, виробництво вантажних вагонів в 2018 році зросло на 63,3% і склало 11 152 од., тоді як у 2017 р. вагонобудівниками було побудовано 6831 вагон, а у 2016 році було випущено 2811 вагонів [18]. Відбувалося це, в основному, за рахунок замовлень АТ «Укрзалізниця». Але в 2019 році динаміка знову пішла на спад – було вироблено 10571 вагон, що на 5,2% менше, ніж в 2018 році. За підсумками 2019 року найбільше було вироблено напіввагонів – 4700 од., на другому місці зерновози – 4400 од.

Вагонобудівні потужності в Україні*Джерело: складено автором*

Вагонобудівники	Продукція, послуги
ТОВ «Дизельний завод»	напіввагони (12-9933, 12-9933-01), вагони-хопери (19-9445), візки (18-1750 тип 2)
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	напіввагони, вагони-хопери, вагони-платформи, криті вагони, вагони-цистерни, візки вантажного вагонобудування, запасні частини вантажного вагонобудування
ТОВ «Трансмаш»	напіввагони, думпкари, виконуються поточні, <i>капітальні та капітально-відновлювальні ремонти думпкарів</i> , типу 2BC-105 і виробляються запасні частини до них
ПАТ «Азовмаш»	напіввагони, вагони-термоси ізотермічні, вагони-хопери, вагони-платформи, криті вагони, вагони-цистерни
ТДВ Попаснянський вагоноремонтний завод	напіввагони, <i>капітальний, деповський та поточний ремонт</i>
ПАТ «Стахановський вагонобудівний завод»	напіввагони, вагони-хопери, платформи, думпкари, цистерни, вагони з пневморозвантаженням, залізничні транспортери, ходові частини вагонів
"Панютинський ВРЗ" АТ "Укрзалізниця" (Укрспецвагон)	напіввагони, вагони-хопери
Дарницький вагонобудівний завод АТ "Укрзалізниця"	напіввагони, запасні частини, <i>капітальний, деповський ремонт та модернізація вантажних вагонів</i> , формування та ремонт колісних пар, формування та ремонт візків (18-100, 18-1750 та 18-7020)
Стрийський вагоноремонтний завод АТ "Укрзалізниця"	напіввагони, <i>ремонт</i> і формування колісних пар
ПрАТ "Дніпровагонмаш"	платформи, напіввагони, криті, хопери, думпкари, спеціальні, бункерні, контейнери, ремонт рухомого складу наступних типів: напіввагони, вагони-хопери, вагони-платформи всіх типів, універсальні криті вагони
ПрАТ Верхньодніпровський машинобудівний завод	хопери, платформи, вагон-самоскид думпкар 68 т, спецвагони, ремонт промислових вагонів
ТОВ «Гірничотранспортна компанія»	платформи для перевезення рулонної сталі, думпкари, вагони для перевезення окатишів, <i>капітальний ремонт вагонів</i> , які виробляє, запасні частини
АТ «Дніпровагонрембуд»	вантажні напіввагони моделі 12-9790, <i>капітальний і деповський ремонт двох типів вантажних вагонів: піввагонів і зерновозів</i> , ремонт і нове формування всіх типів колісних пар для вантажних вагонів.
ДМЗ «Карпати»	напіввагони 4-х вісні, вагони-хопери для зерна, вагони-хопери для цементу, вагони-хопери для окатишів

Частину вироблених вагонів було відправлено на експорт: у 2017 р. – 2536 од., 2018 р. – 1012 од., 2019 р. – 2380 од. В розрізі типів вагонів найбільше було експортовано піввагонів – 1 тис. од., саморозвантажних вагонів, таких як зерновози, цементовози, мінераловози, думпкари – понад 1,3 тис. од. Структура експорту за країнами в 2019 році була такою: Білорусь – 1752 вагона, Росія – 282 вагона, Молдова – 130 вагонів. У значно меншій кількості (від 20 до 50 одиниць), згідно з інформацією Держстату, українські вагони експортувалися до Туркменістану, Монголію, Казахстан, Узбекистан. З країн ЄС вітчизняні вагони закупували Польща – 24 од., Естонія – 2 од., Німеччина – 1 од. Експорт вантажних вагонів на ринки Європи і

далекого зарубіжжя стримується відсутністю необхідних сертифікатів, недостатнім розвитком технологій вітчизняних виробників тощо [4].

Вагонобудівники зацікавлені в нарощуванні виробництва й пропонують ввести в Україні заборону на курсування вантажних вагонів (за винятком дефіцитних) з подовженими термінами експлуатації, наслідком чого буде списання значної кількості застарілих вагонів та можна очікувати поживлення виробництва, що позитивно відіб'ється на економіці країни. Використання рухомого складу залізничного транспорту. Як вже зазначалося вище, по окремих видах вантажних вагонів, а також в окремих приватних операторів відбувався

кількісний їх ріст при тому, що вантажна база не збільшувалася, а зменшувалася й показники використання рухомого складу й, зокрема, показник обігу вантажного вагона, який характеризує тривалість одного

виробничого циклу роботи вантажного вагона від моменту початку навантаження до моменту початку наступного навантаження, погіршувалися (табл. 4).

Таблиця 4

Використання рухомого складу залізничного транспорту загального користування

Джерело: складено автором на основі даних Держкомстату.

Показник	Роки					
	2000	2005	2010	2016	2017	2018
Середній час обороту вантажного вагона, <i>діб</i>	7,23	4,34	6,27	9,56	9,26	10,35
Середній простій вагона під однією вантажною операцією, <i>годин</i>	42,14	23,00	38,39	66,01	61,81	66,55
Середньодобова продуктивність вантажного вагона, <i>т км нетто</i>	4116	6932	5042	3591	3821	3497

Якщо погіршується оборотність вагонів, то, відповідно, потрібна більша їх кількість, оскільки подані під завантаження вагони не встигають вивезти заявлені до перевезення обсяги вантажів, що відображається на показниках отримання прибутку. Так, у 2018 р. збільшився середній час обороту вантажного вагона до 10,35 діб, тоді як у 2017 р. він становив 9,26 діб; виріс середній простій вагона під однією вантажною операцією до 66,55 годин, у 2017 р. – 61,81; при цьому знизилася середньодобова продуктивність вантажного вагона до 3497 т км нетто у 2018 р., тоді як у 2017 р. вона становила 3821 т км нетто.

Отже, для перевезення меншої кількості вантажів, а обсяги перевезення падали включно до 2018 року (рис. 4), було використано більшу кількість вагонів. Це є свідченням зниження ефективності діяльності АТ «Укрзалізниця», що є наразі однією з основних проблем. За попередніми даними у 2019 році в Україні вантажні перевезення залізницею склали 310,1 млн т, що на 2,7% менше, ніж у 2018 році й продовжили негативну тенденцію зниження обсягів вантажних залізничних перевезень.

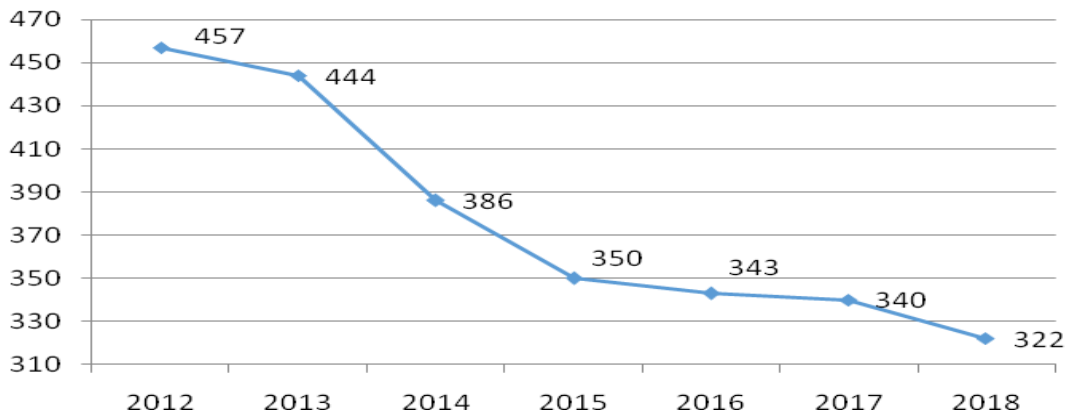


Рис. 4. Обсяги вантажних перевезень залізничним транспортом України, млн.т.

Структура перевезення вантажів залізничним транспортом, яка відображає структурні зміни в економіці залишається практично незмінною протягом тривалого періоду. Вантажну базу для залізничних

перевезень складають масові вантажі: нафта і нафтопродукти, руда, вугілля, цемент, чорні метали, кокс, хімічні і мінеральні добрива. Зміни стосуються кількості перевезених вантажів в млн. т за певний період.

Високоартісні вантажі перевозяться, в основному, автомобільним транспортом.

Зазначимо, що питома вага залізничного транспорту у перевезенні вантажів зменшується (24% у 2015 р.), тоді як автомобільного зростає (69% у 2015 р.). АТ «Укрзалізниця» втрачає свої позиції на ринку вантажних перевезень.

Так, на ринку вантажних перевезень України станом на кінець 2018 р. частка автомобільного транспорту порівняно з іншими видами транспорту становила 73%, залізничного – 20%, морського – 0,12%, річкового – 0,22%, авіаційного – 0,01%.

Однією з причин погіршення показника обігу вантажного вагона є нестача тягового рухомого складу. Ринок має підвищувати продуктивність вантажних вагонів.

Для того, щоб ринок працював, окрім вирішення вище наведених проблем, необхідно забезпечити його робочим тяговим рухомим складом. Нестача локомотивної тяги та відсутність можливостей у приватних операторів гарантувати терміни доставки вантажів у наданих ними вагонах призводить до збільшення термінів доставки вантажів та їх переходу із залізниці на автотранспорт тощо.

Укрзалізниця є майже 100-відсотковим власником магістральних локомотивів. Проте власниками маневрових локомотивів є близько 365 промислових підприємств в Україні [13]. Оператори рухомого складу залежать від АТ «Укрзалізниця», яка монопольно володіє локомотивами, що створює високий ризик корупціогенних чинників.

Наразі АТ «Укрзалізниця» проводиться робота щодо запуску пілотного проекту приватної тяги на окремі маршрути залізниці загального користування. Таке рішення схвалено Кабінетом Міністрів України 4 грудня 2019 року та є однією з умов еродиректив. Власними локомотивами окремими маршрутами колією загального користування вантажі возитимуть 6 компаній, які отримали допуск: Промтехгруп, 4 від Асоціації українських залізничних перевізників та Івано-Франківськ цемент. Наразі розроблено правила допуску приватної тяги та триває робота над узгодженням договору. У зв'язку з тим, що часу на реалізацію проекту залишилося небагато

(лише один рік), потрібно ініціювати його продовження.

До питання допуску приватної тяги на колії загального користування, за результатами пілотних проектів, потрібно підійти дуже виважено, врахувавши всі ризики й наслідки, які можуть виникати.

Іншим поштовхом для *повноцінної роботи ринку* має бути належний технічний стан інфраструктури (колій та штучних споруд), тому що і з новим рухомим складом, але без інфраструктури перевезення неможливо здійснювати. На сьогодні неналежний стан інфраструктури породжує такі проблеми, як введення обмеження швидкості та системне недотримання встановлених норм показників швидкості руху рухомого складу на шляхах загального користування АТ «Укрзалізниця», зокрема невиконання нормативів прописаних в Правилах перевезення вантажів (200 км на добу для по вагонних відправлень і 320 км на добу для маршрутних відправлень). Це є наслідком того, що інфраструктура залізниць України (як і країн колишнього СРСР) розвивалася в умовах постійно зростаючих обсягів перевезень, що вимагало першочергового розвитку пропускної спроможності, тоді як швидкість перевезень була другорядним показником.

При цьому рівень електрифікації залізничної інфраструктури та оснащення сучасним автоматичним блокуванням досить високий та охоплює всі основні напрямки перевезень. Саме на цих електрифікованих дільницях і виконується найбільша частина залізничних перевезень. Складними ділянками щодо оснащення залишаються прикордонні пункти пропуску, де переважно продовжується використання локомотивної тяги потягів.

Головні лінії та дільниці, на яких виконуються основні обсяги вантажних та пасажирських перевезень, становлять стратегічну залізничну мережу України (СЗМ), довжина якої складає 45 % від загальної експлуатаційної довжини українських залізниць і використовується для суміщеного вантажно-пасажирського руху. На відміну від європейських країн, в Україні сьогодні не існує розподілення СЗМ на пасажирські та вантажні, згідно норм безпеки ЄС. Експлуатація СЗМ у суміщеному вантажно-пасажирському русі значно обмежує швидкість та має негативний вплив

на безпеку перевезень, управління інфраструктурою та підвищує експлуатаційні витрати.

Напруженість використання інфраструктури (кількість потягів, що проходять окремою ділянкою за певний період часу) носить дуже неоднорідний характер. Так, майже 90 % всіх обсягів перевезень залізничним транспортом здійснюється на 45 % від всієї експлуатаційної довжини залізничної інфраструктури (близько 85 % СЗМ). Решта інфраструктури майже не використовуються чи використовується настільки рідко, що не покриває витрат на своє утримання.

Так як фінансування залізничної інфраструктури в більшості випадків зводилося до забезпечення підтримки її поточної діяльності, то залізнична інфраструктура на сьогодні потребує масштабної модернізації й значних вкладень. Рівень зношеності залізничної інфраструктури перевищує 60% у т.ч. колійного господарства – 86 %. Потребує заміни 30 % верхньої будови колії (рейки, шпали, стрілочні переводи) та понад 11 % дефектних мостів і інших штучних споруд, що потребують реконструкції. Це є небезпечним як для вантажних, так і для пасажирських залізничних перевезень. Саме тому, інфраструктура залізничного транспорту на даний час не повністю відповідає сучасним вимогам її функціонування. Невідповідність якості залізничної інфраструктури міжнародним вимогам та стандартам, зокрема швидкості, призводить до зниження користування залізничним транспортом не лише з боку вітчизняних, а також й іноземних вантажовласників, які обирають більш привабливі за часом та ціною маршрути транспортування. Від підвищення тарифів на перевезення, не відбувалося збільшення інвестицій в інфраструктуру, що засвідчує необхідність пришвидшення реформування, результатом чого стане прийняття нового закону, виокремлення інфраструктурної складової в тарифі та створення оператора інфраструктури.

На ринок операторів вантажних вагонів негативно впливає постійне збільшення випадків розукомплектування вантажних вагонів на залізницях України та розкрадання вантажів (насамперед, це зерно, вугілля та

металопродукція – чорні метали, швелери, труби й арматура), що веде до значних додаткових фінансових витрат. Наслідки розкрадання елементів рухомого складу лежать не лише в економічній площині, а призводять до зниження безпеки руху, збільшення випадків транспортних подій на залізничних коліях, що може призвести до виникнення надзвичайних ситуацій, в т.ч. й сходу рухомого складу з колій та ін. Збереження вантажів – один із головних якісних показників роботи на ринку вантажних перевезень.

Окрім заходів, які вживаються для зменшення витрат у зв'язку з розукомплектуванням, на особливу увагу заслуговує фрагментарна цифровізація парку вантажних вагонів приватних операторів рухомого складу, зокрема оснащення їх GPS-навігацією, нанесення на основні вузли вагона міток, які зчитують інформацію про його стан й місце перебування. В напрямку цифровізації приватні оператори знаходяться попереду АТ «Укрзалізниця». До розв'язання проблеми незбереження вантажів потрібен комплексний підхід.

Нестача тяги, неналежний стан інфраструктури, застарілі вантажні вагони призвели до зниження показників використання рухомого складу й досягнення технологічної межі заповнюваності складів промислових підприємств в окремі періоди. Від невивезеної та нереалізованої продукції несуть прямі втрати як вантажовідправники, так і бюджет.

Вартість надання вантажних вагонів в користування. Окрім збільшення парку на дефіцит вагонів ринок реагував зростанням вартості надання вантажних вагонів у користування для перевезення вантажів, що виступає основними засадами конкуренції на ринку.

Розмір орендної ставки за користування вагонами приватного парку оператори встановлюють самі, залежно від кон'юнктури на ринку. Основними факторами, які мають істотний вплив на формування орендної ставки відносять: 1) загальний стан економіки; 2) сезонність; 3) ринок; 4) виведення з обігу старих вагонів; 5) законодавче підґрунтя [9].

Натомість до 2018 року вагонна складова тарифу для вагонів Укрзалізниці встановлювалася державою та була значно

нижчою за ринкову. Державне регулювання вартості використання вагонів ПАТ «Укрзалізниця» негативно впливало на оперування вагонами. Це провокувало попит на більш дешеві вагони Укрзалізниці і дефіцит вагонів на ринку. Вагонна складова не покривала вартість утримання вагонів, через що здійснення інвестицій у вагонний парк було непривабливе. Система тарифоутворення, в т.ч. на надання вантажних вагонів в користування була побудована на збереження старої системи, хоча сама Укрзалізниця уже з кінця 2015 року працює в статусі акціонерного товариства, яка втратила свою актуальність. Сучасна система повинна бути іншою і від запровадження ринкових механізмів залежить ефективність роботи компанії та здатність конкурувати на ринку з іншими операторами вантажних вагонів. Крім того, присутність низьковартісних послуг на ринку викликали занепокоєність потенційних інвесторів, так вони вбачали загрозу з точки зору ціноутворення на вагони та поверненні інвестицій.

До 19.02.2018 р. плата за перевезення вантажів залізничним транспортом визначалась за тарифами Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом № 317 Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 р.

З 19 лютого 2018 року почав діяти новий порядок визначення плати за використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця» в процесі перевезення вантажів. Плата за користування власними вантажними вагонами АТ «Укрзалізниця», як і інших приватних операторів рухомого складу почала формуватися на ринкових умовах.

Починаючи з 19.02.2018 р. при перевезенні вантажів у власних вантажних вагонах АТ «Укрзалізниця» плата за перевезення складається з:

- плати за перевезення навантаженого власного вагону перевізника, яка визначається за тарифом Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, який затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317, встановленим для власного вагону перевізника;

- компенсації витрат на перевезення в порожньому стані власних вагонів перевізника, яка визначається за тарифною схемою 14 Збірника тарифів з урахуванням коригуючих коефіцієнтів до тарифів Збірника тарифів за тарифну відстань перевезення вантажу, скориговану на коефіцієнт порожнього пробігу;

- плати за використання власних вагонів перевізника [23].

Відповідно до цього, було введено в дію збільшені ставки плати за використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця». З липня 2018 року ставки були знову підвищені (табл. 5), що призвело до зростання транспортної складової, наприклад, на тонні зерна на 3-4 дол [20].

Після підвищення вартості вагонів 13 листопада 2018 р., інфраструктурна складова в тарифі разом із локомотивною становили менш ніж 50%, тоді як до дерегуляції на вагонну складову припадало 16-18%, на інфраструктурну – 82-84% [22].

Протягом 2019 р. ставки плати за використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця» на території України зростали двічі. Крім того, в березні 2019 р., за погодженням Державної регуляторної служби України, було проіндексовано тарифи на вантажні перевезення на рівень минулорічного індексу цін виробників, що склало 14,2 %.

Очікувалося, що дерегуляція вагонної складової сприятиме інвестуванню у будівництво нових вантажних вагонів.

Крім того, покращить кількість і якість вантажних вагонів, ліквідує їх дефіцит для вантажних перевезень, конкуренція буде не за рахунок вартості, а за рахунок якості, призведе до зниження вагонної складової на ринку перевезень, зменшиться вартість перевезення для кінцевого споживача за рахунок вирівнювання співвідношення попиту та пропозиції тощо.

Наразі спостерігається підвищення вартості перевезення вантажів залізничним транспортом і дисбаланс вагонної складової в структурі тарифу, а також зростання парку вантажних вагонів за окремими видами.

Згідно даних АТ «Укрзалізниця», незважаючи на дерегуляцію, вартість перевезень в основних видах вагонів Укрзалізниці нижча від аналогічних у рухомому складі приватних власників.

**Ставки плати за використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця»
на території України**

Джерело: складено автором за даними Укрзалізниці [17].

Тип вагонів	Ставки без ПДВ*/(з ПДВ), грн./добу (вводяться в дію з 19.02.2018)	Ставки без ПДВ*/(з ПДВ) грн./добу (вводяться в дію з 28.07.2018)	Ставки без ПДВ* грн./добу (вводяться в дію з 13.11.2018)	Ставки без ПДВ* грн./добу (вводяться в дію з 20.05.2019)	Ставки без ПДВ* грн./добу (вводяться в дію з 13.10.2019 р.)
Окатишевоз	625/(750)	756/(907,2)	1005	1426	1000
Напіввагон, вагон переобладнаний та модернізований у напіввагон, хопер-напіввагон умовного типу 5982	542/(650,4)	600/(720)	819	886	902
Думпкар, хопер-дозатор умовних типів 302 та 304	970/(1164,0)	997/(1196,4)	1308	1308	683
Цементовоз	538/(645,6)	577/(692,4)	823	865	868
Мінераловоз	645/(774,0)	771/(925,2)	1061	1192	1214
Зерновоз, вагон для перевезення борошна умовного типу 972	655/(786,0)	713/(855,6)	1055	1117	1136
Автомобілевоз	718/(861,6)	786/(943,2)	1046	989	1173
Платформа універсальна, переобладнана та модернізована платформа умовних типів 915, 968, 969	445/(534,0)	449/(538,8)	616	718	787
Платформа фітінгова	424/(508,8)	456/(547,2)	456	456	606
Платформа-лісовоз	402/(482,4)	435/(522)	673	686	710
Цистерна, переобладнана та модернізована цистерна умовних типів 932 та 5970	539/(646,8)	570/(684)	823	833	834
Критий вагон, інші переобладнані вагони умовних типів 917, 960, рефрижераторні вагони-термоси умовного типу 800 та 5800	570/(684,0)	681/(817,2)	1024	1160	1172

*На всі послуги та плати нараховується податок на додану вартість відповідно до норм Податкового Кодексу України. Тод зазначене в пункті 3.2.1. Договору відповідно до рішення правління АТ «Укрзалізниця» від 21.06.2018 – застосовується. Зміна ставок плат проводиться відповідно до пункту 3.2.1. та 3.3. Розділу 3 Договору

З огляду на сучасний стан та проблеми на ринку операторів вантажних вагонів в Україні, з метою подальшого розвитку конкуренції та з метою збереження своєї частки на ринку операторів вантажних вагонів акціонерним товариством «Укрзалізниця»

1) створено окрему дочірню компанію – UZ CargoWagon LLC (zareєстрована компанія

була 6 листопада 2018 року зі статутним капіталом 1 млн грн), що буде управляти вантажними вагонами на ринкових умовах і, відповідно, за ринковими тарифами. Планується, що UZ CargoWagon буде на початковому етапі управляти не всіма вагонами, а тільки тими, які будуть придбані за кредитні кошти ЄБРР. Очікується на розмір

кредиту в 150 млн. дол [21]. Основним видом діяльності UZ CargoWagon LLC є вантажний залізничний транспорт, іншими – складування і зберігання, транспортне оброблення вантажів, інші супровідні послуги при перевезеннях [19].

Утворення компанії UZ Cargo Wagon розглядається як крок до створення повноцінного ринку операторів вантажних вагонів. Проте наразі у створеній вагонній компанії UZ CargoWagon ще немає рухомого складу, так як придбання напіввагонів за кошти ЄБРР в кількості 4500 одиниць перенесено поки на 2020-2022 роки [1].

2) запропоновано проект довгострокової оренди вагонів [3], який передбачає побудову довгострокових партнерських відносин на засадах фіксованої ціни, гарантованої поставки вагонів на весь період співпраці, здешевлення послуги перевезення залежно від терміну дії контракту та ліквідації ризику доступності до парку вантажних вагонів УЗ. Крім того, надаватиметься пріоритет перевезенням, які здійснюються у вагонах на умовах довгострокової оренди. В рамках довгострокової оренди доступно два типи вагонів: напіввагони та зерновози, при мінімальному обсязі замовлень 200 од. на місяць.

Підсумовуючи, зауважимо, що ринок операторів вантажних вагонів України наразі є монополюсно конкурентним. Конкуренція на ринку сьогодні існує між філіями АТ «Укрзалізниця» та приватними операторами рухомого залізничного складу. Це надає можливість перевозити вантажі у вагонах як власності АТ «Укрзалізниця», так і власності одного з приватних операторів рухомого залізничного складу.

Ринок операторів вантажних вагонів України характеризується відсутністю необхідного законодавчого підґрунтя; перенасиченням ринку старими вантажними вагонами як державної, так і приватної власності, показники роботи яких не є ефективними; незадовільним технічним станом вагонів (наявність застарілих моделей з малим об'ємом місткості, що обмежує їх використання), та неефективною системою управління і розподілу, що стримує розвиток конкуренції на ринку; складними умовами фінансування для компаній при оновленні парку новими вагонами; низькою якістю послуг з надання вантажних вагонів в оренду

– розукомплектуванням вагонів, незадовільним санітарним станом вагонного парку (систематична подача брудних вагонів), несистемним та несвоєчасним забезпеченням вагонами та ін.

Висновки (рекомендації)

З метою розвитку конкуренції та створення повноцінного ринку операторів вантажних вагонів необхідно:

– дати законодавчо закріплене визначення «оператор вантажних вагонів» або «оператор рухомого складу» в новій редакції Закону України «Про залізничний транспорт», який є основою для розробки системи правових актів, що будуть конкретизувати регламентацію окремих напрямів діяльності залізничного транспорту та для побудови нової структури взаємовідносин операторів вантажних вагонів;

– встановити норми (законодавчі обмеження, спеціальні умови – ліцензування, сертифікація тощо) щодо кількості вагонного парку за видами, яким може володіти приватний оператор рухомого складу для входження на ринок операторів вантажних вагонів та з метою уникнення перенасичення ринку вагонами певного виду, забезпечення ефективного функціонування для реалізації нової моделі вітчизняних залізниць;

– розробити цільову державну програму по оновленню вагонного парку й провести комплексне оновлення парку вагонів з урахуванням прогнозів промислового виробництва та місткості ринку, в т.ч. в пікові періоди;

– використовувати різні інвестиційні джерела, зокрема лізинг, для оновлення вагонного парку, а не лише кредитні кошти, які збільшують боргове навантаження на підприємства;

– оцінити ризики профіциту вантажних вагонів за видами в наступні періоди. Особливо оцінити ризики профіциту тих видів вантажних вагонів, на які сьогодні існує попит і парк яких збільшується приватними власниками за рахунок старих вагонів;

– вжити дієві заходи щодо заборони імпорту вживаних вагонів з РФ на територію України через треті країни; розширити парк дефіцитних вантажних залізничних вагонів як власності АТ «Укрзалізниця», так і приватних власників новими зразками;

– внести зміни в розрахунок тарифів щодо надання вантажних вагонів у користування, відповідно до поділу їх за періодами випуску та доступу таких вагонів до інфраструктури (чим старіший вагон, тим вища плата за доступ до інфраструктури), що сприятиме частковому вирішенню цієї проблеми;

– ввести заборону на експлуатацію та модернізацію вагонів, які були випущені, наприклад, в 1980 році й після завершення нормативного терміну служби, модернізовані і період експлуатації становить 10 років;

– Укрзалізниці забезпечувати своєчасний ремонт та модернізацію власних вантажних вагонів, по яких прийнято відповідне рішення на основі їх фактичного технічного стану, організувавши необхідне матеріально-технічне забезпечення вагоноремонтних підприємств і пунктів їх технічного огляду;

– підтримуючи політику імпортозаміщення, проводити оновлення вантажного вагонного парку на базі вітчизняних вагонобудівних потужностей, шляхом розробки ефективної системи преференцій для вітчизняних виробників імпортозаміщуючої продукції для залізничного транспорту. Це дозволить тримати відповідний щорічний рівень замовлень для українських вагонобудівників, зробить більш передбачуваною діяльність виробників металопродукції і вантажовідправників;

– виходячи з наявної пропозиції виробництва здійснювати прогнозування затребуваності вантажних вагонів за видами вагонів (кількість та якість) на ринку операторів вантажних вагонів, та, відповідно, на ринку перевезень;

– створити систему управління парками вантажних вагонів, яка б сприяла раціональному використанню вагонів як АТ «Укрзалізниця», так і приватних операторів рухомого складу щодо уникнення/зниження зустрічних пробігів порожніх вагонів, а також сприяла підвищенню основних показників роботи вагона: зменшенню часу обігу, простою під однією вантажною операцією, підвищенню продуктивності вантажного вагона і, як наслідок, усуненню проблем щодо

накопичення вагонів на залізничній мережі й утворенню «складів на колесах» та ін.;

– Укрзалізниці утримувати робочий парк локомотивів у необхідній кількості, поступово його оновлювати, що дозволить безперешкодно здійснювати перевезення;

– сприяти переходу до маршрутизації перевезень вантажів залізницею, яка має узгоджені та скорочені терміни доставки й покликана забезпечити прискорення обороту вагонів, зменшення переробки вагонів на технічних станціях, скорочення термінів доставки вантажів, зменшення питомих експлуатаційних витрат, а також є необхідною передумовою для збільшення вантажообігу;

– ввести додаткові заходи та збільшити контроль по запобіганню розукомплектування вантажних вагонів – відеоспостереження, освітлення, патрулювання; посилити відповідальність за розукомплектування та внести зміни до відповідних документів, так як це несе загрозу безпеці. Правильним, на нашу думку, є рішення правління АТ «Укрзалізниця» про заборону закупівлі вживаних запчастин (особливо гальмівних частин) у сумнівних контрагентів;

– на основі досвіду європейських країн визначити можливість впровадження інструменту страхування вантажів в умовах України;

– підтримувати й стимулювати проекти, що передбачають впровадження процесів цифровізації на ринку вантажних вагонів України (GPS-навігація, RFID мітки, електронні пломби тощо);

– переглянути методика, яка використовується АТ «Укрзалізниця» для розрахунку вартості надання вантажних вагонів у використання та доопрацювати її, визначивши й показавши всі складові та умови, які повинні враховуватися при розрахунку даного тарифу.

Подальші дослідження будуть пов'язані з розробкою прогнозу затребуваності вантажних вагонів на ринку операторів вантажних вагонів України у наступні періоди.

STASIUK O.^{1*}

1* PhD in Economics, Senior Researcher, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine”, e-mail: stasyuk_o_m@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-4701-5598

DEVELOPMENT OF THE MARKET OF FREIGHT CAR OPERATORS OF UKRAINE

Purpose. Carry out market research of freight railcar operators in Ukraine. Identify the main problems in the market. Develop practical recommendations for the development of competition and the creation of a market for freight railcar operators. **Methods.** The method of comparative analysis, generalization, graphical, structural-logical and economic-statistical methods is used. **The Results.** The market of Ukrainian freight railcar operators is studied from the positions of: 1) supply and demand (deficit - surplus); 2) property; 3) competition and 4) productivity (use of rolling stock). The main problems are outlined. **Scientific novelty.** Practical recommendations for the development of the freight railcar operator market in Ukraine have been developed. **Practical significance.** Practical recommendations are given, the implementation of which will positively affect the development of the market of freight railcar operators in Ukraine. It is necessary to create a regulatory framework for operators to operate in the market. This will help solve problematic issues, ensure the development of competition and improve the use of railway rolling stock, improve the quality of freight railcar services. It will also allow to keep the share of Ukrzaliznytsia joint-stock company on the market of Ukrainian freight railcar operators.

Keywords: market; competition; property; productivity; rolling stock operator; freight car operator; fleet of freight cars

REFERENCES

1. Association «Ukrainian Logistics Alliance» (2020), AO «Ukrzalizny`czya» ne yavlyatsya operatorom na ry`nke vagonov, available at: <https://ula-online.org/ua/novyny-aliatsu/391-ao-ukrzaliznytsya-ne-yavlyatsya-operatorom-na-rynke-vagonov> [in Russian]
2. Barash, Yu.S. and Martseniuk, L.V. (2013), "Formation of organizational structure by types of activity", Nauka ta prohres transportu. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana, vol. 2., pp. 35–48. [in Ukrainian]
3. Official site of the Center for transport strategies (2020), Vagon na god: 10 voprosov o novoy usluze dolgosrochnoj arendy` ot «Ukrzalizny`czya», available at: https://cfts.org.ua/spetsproekty/vagon_na_god_10_voprosov_o_novoy_usluze_dolgosrochnoy_arendy_ot_ukrzalzn_ytsi [in Russian]
4. Official site of the Center for transport strategies (2020), Vagony` na e`kспорт: est` li spros na produktsiyu ukrainskikh vagonostroitelej, available at: https://cfts.org.ua/articles/vagony_na_ekspert_est_li_spros_na_produktsiyu_ukrainskikh_vagonostroiteley_1636 [in Russian]
5. Information service (2020), Vantazhni perevezennia v Ukraini, available at: ukrvantage.com [in Ukrainian]
6. Hnennyi, O.M. and Chernova, N.S. (2015), "Assessment of functional wear of freight cars", Economics Bulletin, vol. 4., pp. 140–145. [in Ukrainian]
7. Association «Ukrainian Logistics Alliance» (2018), Ekspres-analiz, available at: <https://logisticsmanagement.files.wordpress.com/2018/07/d0b6d0b4d0bfd183d0b1d0bbd0b8d0bad0b0d186d0b8d18f-2.pdf> [in Ukrainian]
8. Government portal (2019), Z 20 lystopada 2019 roku zaboroneno vvezennia zastariloho rukhomoho skladu, shcho pokhodyt z RF, available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/z-20-listopada-2019-roku-zaboroneno-vvezennya-zastarilogo-ruhomogo-skladu-shcho-pohodit-z-rf-vladislav-kriklij> [in Ukrainian]
9. Official site of the Antimonopoly Committee of Ukraine (2018), Zvit pro rezultaty doslidzhennia rynku perevezennia vantazhiv zaliznychnym transportom za 2017-2018 roky, available at: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/147001;jsessionid=F485C5884872E3BAC47CE45D8E77C3B1.app2> [in Ukrainian]
10. Kyrylenko, O.M. (2016), "Peculiarities of the activity of railway rolling stock operators taking into account the functioning of inactive sections", Economics Bulletin, vol. 3., pp. 108–112. [in Ukrainian]
11. Kozachenko, D.M. (2016), "Development of a competitive environment in the railway market", Ukrainska zaliznytsia, vol. 9 (39), pp. 46–50. [in Ukrainian]
12. GMK Center (2019), Koly potribna shvydkist: onovlennia vahonnoho parku chas systematyzuvaty, available at: <https://gmk.center.ua/posts/koli-potribna-shvydkist-onovlennya-vagonnogo-parku-chas-sistematyzuvati/> [in Ukrainian]
13. Information service "Industrial cargo" (2019), Koly potribna shvydkist: onovlennia vahonnoho parku chas systematyzuvaty, available at: <https://event.promgruz.com/uairailways/2020/02/13/lokomotyvnyi-park-promyslovykh-pidpriemstv-modernizatsiia-chy-onovlennia/> [in Ukrainian]

14. Martseniuk, L.V. (2011), "Analysis of the market of operator services and prospects for their development in Ukraine", Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana. Problemy ekonomiky transportu, vol. 2. – pp. 94–100. [in Ukrainian]
15. Pryvatni vahony: yak stymuliuvaty biznes na dopomogu «Ukrzaliznytsi» (2018), available at: <https://mind.ua/openmind/20182354-privatni-vagoni-yak-stimulyuvati-biznes-na-dopomogu-ukrzaliznici> [in Ukrainian]
16. Pshinko, O.M. Barash, Yu.S. and Martseniuk L.V. (2015), "Управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту України": монографія Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Р. 147. [in Ukrainian]
17. Official site of the "Ukrzaliznytsia" (2019), Stavky platy za vykorystannia vlasnykh vahoniv pereviznyka AT «Ukrzaliznytsia», available at: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/dogtariffs/ [in Ukrainian]
18. Official site of the Center for transport strategies (2020), Stagnatsiia ili innovatsii? Vagonostroiteli poshli na spad, available at: https://cfts.org.ua/articles/stagnatsiia_ili_innovatsii_vagonostroiteli_poshli_na_spad_1625/113872 [in Russian]
19. TOV UZ KARHO VAHON (2018), available at: https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/company_details/42598807/ [in Ukrainian]
20. UZ skryto povyshaet tarify na gruzoperevozki: pochemu eto dolzhno volnovat` ukraincevev (2018), available at: <https://112.ua/statji/uz-skryto-povyshaet-tarify-na-gruzoperevozki-pochemu-eto-dolzhno-volnovat-ukraincevev-458499.html> [in Russian]
21. UZ sozdala operatora gruzovykh vagonov UZ CargoWagon (2018), available at: <https://ports.com.ua/news/uz-sozdala-operatora-gruzovykh-vagonov-uz-cargo-wagon> [in Russian]
22. Chas zmin. Yak zaliznytsia perezhyla rik i choho chekaty v nastupnomu (2018), Rail Insider, vol. 4, available at: <https://drive.google.com/file/d/1G9EvtSoAkYL6LhfE48CKRq6lrznDulhF/view> [in Ukrainian]
23. Rehionalna filia «Prydniprovska zaliznytsia» AT «Ukrzaliznytsia» (2018), available at: <https://dp.uz.gov.ua/ukr/news/?id=3505> [in Ukrainian]

Стаття надійшла до редакції: 29.10.2020

Received: 2020.10.29

УДК 338.47:656

БАКАЛІНСЬКИЙ О.В.¹, МАЛІЦЬКИЙ В.В.^{2*}

¹ д.е.н., професор каф. «Менеджмент», Національний транспортний університет, e-mail: anticrisiscrew@gmail.com.

^{2*} заступник директора філії «Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень» АТ «Укрзалізниця», аспірант каф. «Менеджмент», Національний транспортний університет, e-mail: Vitalij81@ukr.net.

ОБНОВЛЕННЯ КОМПЛЕКСУ ПРИНЦИПІВ ЦІНОУТВОРЕННЯ ЯК НАСЛІДОК ДЕРЕГУЛЯЦІЇ ЦІН КОРИСТУВАННЯ ВАНТАЖНИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ВАГОНАМИ

Мета. Формування оновленого комплексу принципів ціноутворення на послуги з користування вантажними вагонами АТ «Укрзалізниця», який враховує кон'юнктуру ринку та особливості роботи компанії-перевізника в сучасних умовах. **Методика.** Аналіз впливу факторів на ціну користування вантажними вагонами до та після початку дерегуляції вагонної складової. Синтез оновленого комплексу принципів ціноутворення. **Результати.** Виведення з-під державного регулювання вагонної складової відкрило можливість встановлювати ціну на користування вагонами АТ «Укрзалізниця» при перевезенні вантажів на ринкових засадах. Проте перший досвід використання ринкової ціни виявився негативним – попит на транспортне обслуговування знизився. Помилки при встановленні ціни, яких припустився менеджмент, пояснюються інерцією впливу традицій ціноутворення. Нові умови, за яких відбувається встановлення ціни на перевезення, потребують оновлення комплексу принципів ціноутворення. В роботі пропонуються відповідні удосконалення. **Наукова новизна.** Існуючий комплекс принципів ціноутворення удосконалено за рахунок доповнення принципами: врахування індивідуальної еластичності попиту; урахування сезонності; своєчасності реакції. Уперше пропонується враховувати індивідуальну еластичність попиту клієнта. **Практична значимість.** Запропонований комплекс принципів є початком розробки нової моделі ціноутворення. Його дотримання дозволить зменшити ймовірність управлінських помилок при встановленні ціни на перевезення вантажними вагонами АТ «Укрзалізниця» в нових умовах.

Ключові слова: залізничні вантажні перевезення; дерегуляція; вагонна складова ціни; ціноутворення; комплекс принципів, індивідуальна еластичність попиту

Постановка проблеми

За перевезення вантажів залізничним транспортом стягується плата у вигляді тарифу та додаткових зборів. Тариф на перевезення вантажів залізничним транспортом вантажів включає плату за послуги інфраструктури (інфраструктурна складова), експлуатацію локомотивів (локомотивна складова), використання залізничного рухомого складу, крім локомотивів (вагонна та контейнерна складова). Тобто вагонна складова – це плата за використання вантажного вагона в процесі надання послуг з перевезення вантажів. Залізничний тариф покликаний забезпечити покриття витрат від реалізації послуг, а також – отримання прибутку.

На залізницях України експлуатуються вагони, що належать різним перевізникам. Задля уточнення приналежності вагонів у Збірнику тарифів на перевезення вантажів

залізничним транспортом у межах України надані визначення понять «вагон перевізника», «вагон інвентарного парку», «орендований вагон», «власний вагон», а з 2017 року додано ще одне визначення – «власний вагон перевізника» [1].

У процесі дерегуляції вагонної складової вартості перевезень, а саме виведення ціноутворення на цю послугу з-під державного регулювання, починаючи з грудня 2017 року АТ «Укрзалізниця» отримало можливість самостійно встановлювати ціну користування залізничними вантажними вагонами. Очевидним було бажання менеджменту встановлювати її на ринкових засадах. Після цього ціна послуги з користування вагонами (вагонна складова) на власні вагони АТ «Укрзалізниця» залежно від типу рухомого складу зросла в 3–5 разів. Це мало забезпечити компенсацію АТ «Укрзалізниця» витрат на утримання та ремонт власних вантажних вагонів, а також

– можливість придбання нового рухомого складу.

Проте на практиці таке збільшення ціни користування вантажними вагонами АТ «Укрзалізниця» призвело до зниження попиту на залізничні вантажні вагони власності АТ «Укрзалізниця» та спричинило відмову вантажовласників від перевезення вантажів у вагонах, що належали АТ «Укрзалізниця». Якщо у 2018 – 2019 роках попит на вагони АТ «Укрзалізниця» складав близько 35–40% від загальної кількості задіяних у перевезеннях всією країною вагонів з вантажами, то за підсумками шести місяців 2020 року цей показник становив лише 15–25%. За підсумками першого півріччя 2020 року це призвело до падіння доходів за цю послугу більш ніж удвічі. Окремі користувачі послуг залізничного транспорту розпочали нарощування власного парку вантажних вагонів для перевезення масових вантажів, таких як зерно, руда, вугілля, металопрокат.

За такого перебігу подій менеджмент АТ «Укрзалізниця» змушений переглядати чинний порядок ціноутворення на послуги з користування вантажними вагонами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Вплив чинників ціноутворення при перевезенні вантажів є предметом досліджень, що проводяться з початку будівництва залізниць у різних країнах світу. Зміни в комплексі таких чинників (факторів) призводять до модифікації підходів до ціноутворення та створення відповідних методик.

Ми відібрали публікації, які найближче торкалися проблематики ціноутворення при змінах в комплексі факторів впливу на ціну, що мають ринкове спрямування. Проте знайти ситуацію, яка була тотожною вітчизняній у процесі ціноутворення на послуги з користування вантажними вагонами, не вдалося.

Так, у дослідженні [2] розглядалися оптимальні двоставочні тарифи. Було представлено просту модель ціноутворення, що складається з двох частин і є оптимальною в рамках моделі дискретного вибору. Було з'ясовано, що структура ціни залежить від цінової чутливості у різних практичних ситуаціях, еластичності наявних вимог, ступеня та характеру неоднорідності між споживачами, а також впливу держави на

процеси формування ціни. Встановлено, що за відсутності впливу негативних чинників модель узагальнює «виправлене» правило Ф. Ремсі [3] щодо змінного тарифу. Модель показала, у разі відсутності постійного збору або додаткових стабільних витрат фіксований збір може бути негативним. Знак збору залишався позитивним до тих пір, поки збільшення змінної плати передбачало зменшення попиту.

Теорія багатопрофільного ціноутворення для стимулювання конкуренції з метою підвищення ефективності галузі викладена в роботі [4]. Дослідженням охоплені окремі проблеми ефективності державного регулювання та наступної дерегуляції тарифів на залізницях у Північній Америці.

У роботі [5] проаналізовано залежність технології роботи з вантажним парком різних форм власності та необхідністю оптимізації експлуатаційних витрат залізниці для отримання максимального прибутку. Дослідники вказують на залежність вартості перевезення залізницею від форми власності вантажних вагонів.

У статті [6] розглянуто можливість використання залізницею вантажних вагонів різних власників задля прискорення надання послуг клієнту. На думку її автора це дозволяє прискорити оборот вантажних вагонів, знизити рівень непродуктивних простоїв, забезпечити підвищення якості вантажоперевезень і отримати максимальний прибуток усіма власниками.

Перехід від регульованого до вільного ціноутворення на послуги з використання вантажних вагонів при умовах, що склалися в Україні в своєрідний комплекс (сукупність взаємопов'язаних факторів, що впливають на встановлення ціни та відбиваються в ціноутворенні), науковцями досконально не вивчався. На нашу думку, до комплексу таких умов увійдуть: постійне зростання парку приватних вантажних вагонів; зміна попиту на вантажні вагони внаслідок зниження обсягів перевезень; несвоєчасне оновлення парку вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця»; наявність зобов'язань залізниці перед державою з перевезення окремих видів вантажів; природна монополія на управління залізничною інфраструктурою; економічна недоцільність транспортування окремих вантажів іншими видами транспорту; волонтаристське управління забезпеченням

замовників вантажними вагонами; зниження обсягів перевезень унаслідок введення економічних санкцій відносно російських компаній.

Формулювання цілей статті

Метою роботи є формування оновленого (на заміну традиційного) комплексу принципів ціноутворення на послуги з користування вантажними вагонами АТ «Укрзалізниця», який враховує кон'юнктуру ринку та особливості роботи компанії-перевізника в сучасних умовах.

Завдання, які необхідно розв'язати, полягають у визначенні:

- умов ціноутворення, що впливали на формування ціни вагонної складової, що діяли до початку дерегуляції тарифу;
- нових чинників, що впливають на ціноутворення після виведення вагонної складової з-під державного регулювання;
- принципів (основ) ціноутворення, що діяли в старих та мають бути запроваджені за нових умов ціноутворення;
- ключових відмінностей при реалізації ціноутворення згідно з традиційними (старими) й новими принципами ціноутворення, що має полегшити практику встановлення ціни на послуги з користування вантажними вагонами.

Виклад основного матеріалу дослідження

Концепція структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку передбачала ряд практичних кроків для вдосконалення ціноутворення [7]. Вона була розроблена на виконання Національного плану дій на 2012 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010 – 2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [8].

Документом визначалось фінансове розмежування інфраструктури залізничного транспорту й сфери експлуатації з метою створення економічної основи розвитку конкуренції на ринку вантажних залізничних перевезень. У структурі тарифу на перевезення вантажів залізничним транспортом прогнозувалося виокремити інфраструктуру, локомотивну та вагонну

складові. Тим мали бути створені умови застосування державного регулювання суб'єктів природних монополій. У Концепції закладався поступовий перехід до вільного ціноутворення, демонополізації і розвитку конкуренції на ринку вантажних залізничних перевезень.

При встановленні регульованих тарифів, які регулювалися державою, собівартість перевезень розраховувалась на основі даних про витрати базового (попереднього) періоду, що мало низку недоліків.

- Не враховувалися потреби у фінансуванні інвестиційних проектів.
- Стимулювання до зниження витрат у такій логіці ціноутворення було відсутнім. Збільшення витрат компенсувалося підвищенням тарифів.
- Норматив рентабельності, який закладався в тариф, не мав об'єктивного економічного обґрунтування, а його величина гальмувала розвиток залізничного транспорту.
- Величина прибутку, що закладався в тарифи, не була пов'язана з обсягами вкладених інвестицій.
- Тариф не залежав від якості послуг, що надавалися.
- Державне регулювання тарифів на внутрішні вантажні перевезення погіршувало функціонування інфраструктури залізниць.

В умовах ринку подолання таких недоліків дозволить встановлювати економічно обґрунтовані тарифи на внутрішні вантажні перевезення.

Сьогодні АТ «Укрзалізниця» експлуатує 84,8 тис. вантажних вагонів. Це становить 49% від загального парку вантажних вагонів, що експлуатуються на території України. Середній знос вантажних вагонів, що належать АТ «Укрзалізниця», становить більше 87%, а середній рівень зносу залізничного рухомого складу інших власників становить 57% [9].

Відповідно до «Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом» [10] відновлення залізничного рухомого складу АТ «Укрзалізниця» повинно відбуватися за рахунок закладеної в тарифі на перевезення вантажів залізничним транспортом України вагонної складової.

Частка вагонної складової у загальних доходах від перевезення вантажів протягом 2015 – 2017 років становила від 3 до 6%.

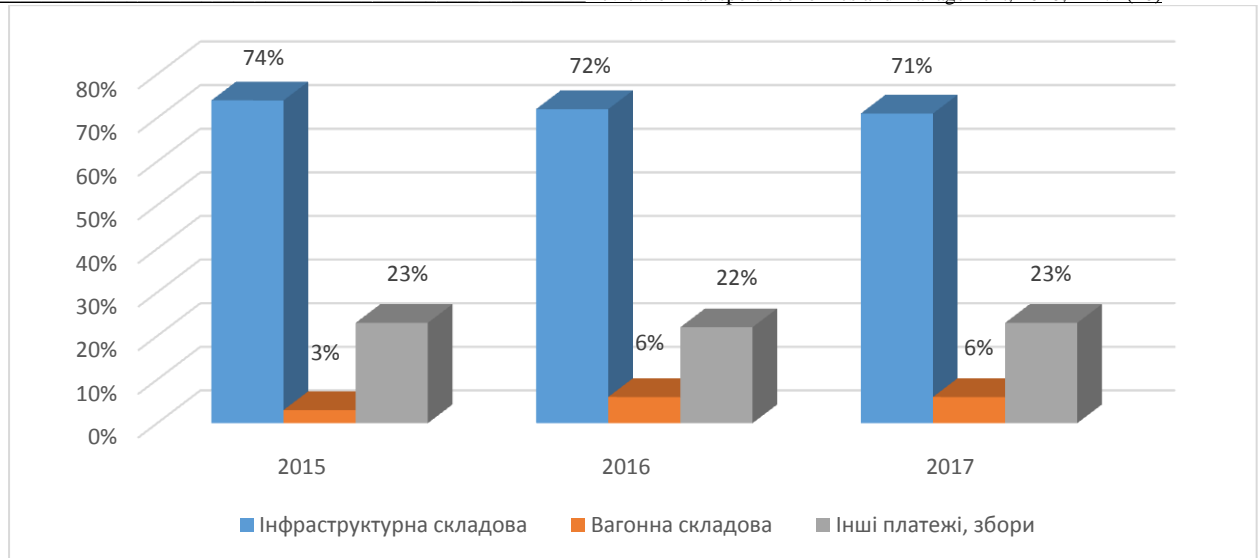


Рис. 1. Розподіл доходів від перевезення вантажів залізничним транспортом у внутрішньому та експортно-імпортному сполученнях за 2015 – 2017 роки

Джерело: дані АТ «Укрзалізниця»

Для оновлення парку вантажних вагонів закладеної у тарифі величини вагонної складової було недостатньо. Постійне зростання рівня зносу залізничних вантажних вагонів, втрата вантажу при перевезеннях, ризику створення аварійних ситуацій, зниження швидкості доставки викликали негативну реакцію з боку клієнтів залізничного транспорту.

Новими умовами типових договорів про надання послуг (з вантажних перевезень) [11], що почали діяти з лютого 2018 року після проведення дерегуляції АТ «Укрзалізниця» вагонної складової, розмір плати за перевезення вантажу у вагоні Перевізника складається з:

- плати за перевезення навантаженого вагона Перевізника;
- компенсації витрат на перевезення у порожньому стані вагона Перевізника;
- плати за використання вагона Перевізника у вантажному та порожньому рейсах за нормативний термін доставки.

Розмір плати за використання вагона Перевізника у вантажному та порожньому рейсах визначається згідно наступного порядку:

При перевезенні по території України як сума плати за використання вагона у вантажному та порожньому рейсах за нормативний термін доставки за такими формулами:

$$V = V_{\text{ван}} + V_{\text{пор}} \quad (1)$$

$$V_{\text{ван}} = C_{\text{пл}} \times (T_{\text{ван}} + T_{\text{дод}}), \quad (2)$$

$$V_{\text{пор}} = C_{\text{пл}} \times (T_{\text{пор}} + T_{\text{дод}}), \quad (3)$$

де:

$V_{\text{ван}}$ – плата за використання вагона Перевізника під час перевезення вантажу, грн/вагон;

$V_{\text{пор}}$ – плата за використання вагона Перевізника під час перевезення порожнього вагона, грн/вагон;

$T_{\text{ван}}$ – нормативна кількість діб у вантажному рейсі;

$T_{\text{пор}}$ – нормативна кількість діб у порожньому рейсі;

$T_{\text{дод}}$ – кількість діб. $T_{\text{дод}}$ може не застосовуватися згідно з рішенням Перевізника.

$C_{\text{пл}}$ – ставка плати за використання вагонів Перевізника для відповідного типу.

Нормативна кількість діб використання вагона Перевізника у вантажному або порожньому рейсах визначається за виразами:

$$T_{\text{ван}} = L_{\text{ван}} / V_{\text{дост}}, \quad (4)$$

$$T_{\text{пор}} = L_{\text{ван}} \times K_{\text{пп}} / V_{\text{дост}}, \quad (5)$$

де:

$L_{\text{ван}}$ – тарифна відстань перевезення вантажу, км;

$V_{\text{дост}}$ – нормативна кількість кілометрів за одну добу, км/добу;

$K_{\text{пп}}$ – коефіцієнт порожнього пробігу до навантаженого.

Така плата встановлюється окремо для кожного виду вантажних вагонів, що надаються користувачам послуг залізничного транспорту і є невід'ємною частиною договору.

Умовами договору встановлено, що зміна ціни на послуги з користування вантажними вагонами проводиться Перевізником самостійно, про що інша сторона інформується за місяць до введення нових

ставок плати в дію. Тобто про зміну вартості послуг протягом календарного року клієнт заздалегідь не інформується.

Зазначені підходи до обрахунку ціни діють за нових ринкових умов. Відмінності факторів, що впливають на встановлення ціни користування вантажними вагонами до та після початку дерегуляції вагонної складової, наведені в табл. 1.

Таблиця 1

Фактори, що впливають на встановлення ціни користування вантажними вагонами до та після початку дерегуляції вагонної складової

Джерело: розроблено авторами

Фактори ціноутворення, що діяли до дерегуляції вагонної складової	Фактори, що впливають на ціноутворення після дерегуляції вагонної складової
Державне регулювання тарифів стримувало розвиток конкуренції	Власник самостійно регулює ціни на послуги з використання вантажних вагонів з урахуванням зміни попиту
Зростання витрат перевізника компенсувалося підвищенням тарифів	При встановленні ціни можна враховувати попит на послуги залізничного транспорту
Рентабельність, що закладена в тариф, мала фіксований характер і не узгоджувалася з ринковими умовами господарювання	Для підтримання попиту на вантажні вагони рівень рентабельності залежить від ціни конкурентів
Прибуток, що закладався в тариф, не враховував обсяги вкладених інвестицій	Можливість встановлення ціни на рівні, достатньому для покриття не лише витрат на експлуатацію, обслуговування, ремонт, а й оновлення вантажних вагонів

Після виведення вагонної складової з-під державного регулювання її частка в загальних доходах АТ «Укрзалізниця» від перевезення вантажів зросла у 2018 році до 12%, у 2019

році до 15%, а за підсумками першого півріччя 2020 року становить 8%.

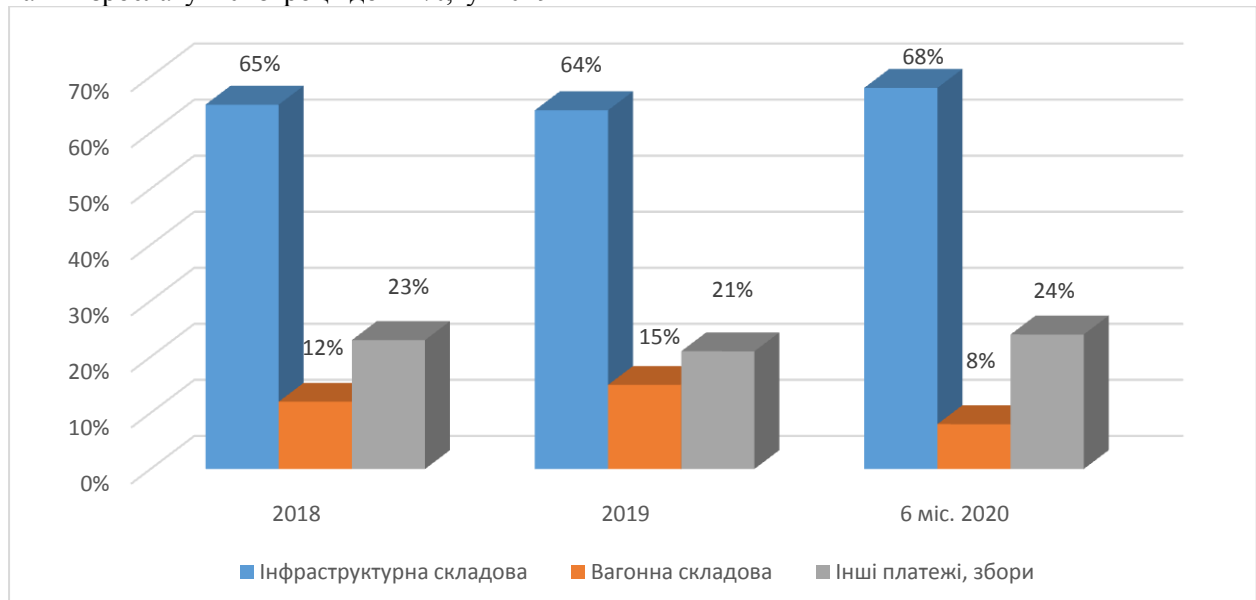


Рис. 2. Розподіл доходів від перевезення вантажів залізничним транспортом у внутрішньому та експортно-імпортному сполученнях за 2018 – 2020 роки

Джерело: дані АТ «Укрзалізниця»

Як видно з рис. 2, проведення у 2018 році дерегуляції вагонної складової призвело до суттєвого збільшення її частки в загальних доходах АТ «Укрзалізниця». Однак на ринку вантажних залізничних перевезень розпочалося поступове нарощування приватного парку вантажних вагонів, що викликало перехід клієнтів від користування вагонами АТ «Укрзалізниця» на вагони інших власників. Так відбулося тому, що приватні власники вагонів були більш гнучкими при встановленні ціни, а також вони пропонували рухомий склад з меншим рівнем зносу. Через це у 2020 році доходи Товариства від цього виду послуг знизилися більш ніж удвічі.

Як наслідок з викладеного підсумуємо, що ціноутворення на послуги з користування вантажними вагонами, що є чинним в АТ «Укрзалізниця», не враховує ринкових факторів, а його основними недоліками є:

- відсутність стратегічного бачення майбутнього – ціна формується на основі даних про витрати Товариства за минулі періоди, а прогнозування кон'юнктури ринку не проводиться [12];
- інертність, неповороткість – наразі кожна зміна вартості користування вантажними вагонами потребує проходження внутрішньої процедури погодження та затвердження правлінням АТ «Укрзалізниця», яка триває від декількох тижнів до декількох місяців, а оновлені ставки вводяться в дію ще через місяць після затвердження;
- вантажні вагони АТ «Укрзалізниця» майже вичерпали свій експлуатаційний ресурс, а конкуренти пропонують новий рухомий склад за такою ж ціною, тож відбувається падіння інтересу клієнтів, і особливо в періоди зниження обсягів перевезень.

Вихід з такої ситуації автори бачать в дотриманні оновленого комплексу принципів ціноутворення, до якого увійдуть наступні положення.

Принцип врахування еластичності попиту.

Для клієнтів із низькою еластичністю попиту (які не мають альтернативи використання вантажних вагонів інших власників, таких як цистерни, криті вагони, платформи, рефрижераторні секції, мінераловози, автомобілевози, хопер-дозатори) доцільно встановлювати більш високу націнку, ніж для клієнтів з високою еластичністю попиту (які, наприклад, користуються вагонами-зерновозами,

напіввагонами). Для цього необхідно розуміти особливості бізнесу клієнтів послуг залізничного транспорту.

Принцип диференціації ціни за видом рухомого складу.

Ціна встановлюється окремо на конкретний вид рухомого складу. Вона може враховувати рівень зносу вантажного вагону. Після прогнозування обсягів навантаження потрібно здійснювати перевірку можливості виконати зобов'язання з перевезення вантажів при різних цінах на послуги з користування вагонами, з урахуванням побажань клієнта.

Принцип урахування сезонності.

Ринкова ціна на послуги з користування вагонами має встановлюватися з урахуванням сезонних змін попиту на товари клієнтів у середині країни та за її межами, які з часовим лагом викликають сезонні зміни попиту на транспортні послуги перевізника.

Принцип ціноутворення на основі цін конкурентів.

Для отримання економічної вигоди АТ «Укрзалізниця» має встановлювати ціни на послуги з використання вантажних вагонів з урахуванням цін конкурентів. Специфіка формування ціни на отримання послуг з перевезення вантажів у вагонах АТ «Укрзалізниця» також повинна враховувати особливі обставини (наприклад, відсутність подібного типу вантажних вагонів у конкурентів).

Принцип окупності.

Витрати АТ «Укрзалізниця» на експлуатацію, обслуговування, ремонт та оновлення рухомого складу повинні покриватися за рахунок доходів за послугу з користування вантажними вагонами. Тобто реакція клієнтів на ціни повинна створювати такий грошовий потік, який покриватиме витрати у визначеній часовій перспективі.

Принцип своєчасності реакції.

Полягає в дотриманні прийнятного для певної сукупності клієнтів інтервалу часу між моментом дії чинника кон'юнктуру ринку та реакцією власника вагонів у ціноутворенні.

Висновки

За поточної ринкової ситуації на формування ціни послуги з користування власними вагонами АТ «Укрзалізниця» впливають такі фактори:

- рівень попиту на конкретний тип залізничних вантажних вагонів;

- рівень зносу залізничних вантажних вагонів;
- зміна обсягів навантаження під впливом ринкових та (або) сезонних чинників;
- збільшення кількості вантажного рухомого складу в інших учасників;
- монополне становище АТ «Укрзалізниця» при організації та здійсненні руху вантажних поїздів.

Вперше сформовано оновлений комплекс принципів ціноутворення, дотримання яких здатно подолати негативну тенденцію зменшення попиту на перевезення вантажів вагонами АТ «Укрзалізниця».

Для встановлення справедливої ринкової ціни на послуги з користування вантажними вагонами слід застосовувати такі принципи:

1. Принцип врахування еластичності попиту.
2. Принцип диференціації ціни за видом рухомого складу.
3. Принцип урахування сезонності.
4. Принцип ціноутворення на основі цін конкурентів.
5. Принцип окупності.
6. Принцип своєчасності реакції.

Запропонований комплекс принципів є початком розробки нової моделі ціноутворення на основі індивідуальної еластичності попиту. На основі комплексу запропонованих принципів в подальшому планується розробити відповідні методики ціноутворення.

BAKALINSKIY A.V.¹, MALITSKIY V.V.^{2*}

1 Doctor of Economic Sciences, professor Department of "Management", National Transport University, e-mail: anticrisiscrew@gmail.com.

2* Deputy Director of the branch "Single settlement center of railway transportation" of JSC "Ukrzaliznytsia", graduate student of the department "Management", National Transport University, e-mail: Vitalij81@ukr.net.

UPDATE OF THE COMPLEX OF PRICING PRINCIPLES AS A CONSEQUENCE OF DEREGULATION OF PRICES FOR USE OF FREIGHT RAILWAY CARS

Purpose. Formation of modern set of pricing principles for cargo transportation by rolling-stock that belongs to JSC "Ukrzaliznytsia". The set have takes into account market conditions and features of the carrier activity in modern conditions. **Method.** Analysis of the influence of factors on the price of using freight cars before and after the beginning of deregulation of the price car component. Synthesis of an updated set of pricing principles. **Results.** Withdrawal from the state regulation of the price car component opened the opportunity to set the final price for the use of rolling-stock of JSC "Ukrzaliznytsia" on a market basis. However, the first experience of using the market price was negative - the demand for transportation decreased. The managerial errors in the pricing are explained by the inertia of pricing traditions. The new conditions require updating the set of pricing principles. The appropriate improvements are proposed in the article. **Scientific novelty.** The existing set of pricing principles has been improved by supplementing the principles: individual elasticity of demand; seasonality; timeliness of reaction. The taking into account the individual elasticity of client demand we propose in the first time. **Significance for practice.** The proposed set of pricing principles is the start point of the development of a new pricing model. Its compliance will reduce the probability of managerial errors in setting of prices for using of JSC "Ukrzaliznytsia" rolling-stock in the new conditions.

Keywords: railway cargo transportation; deregulation; car component of the price; pricing; set of principles, individual elasticity of demand

REFERENCES

1. On approval of the Collection of tariffs for transportation of goods by rail within Ukraine and related services and Coefficients applicable to the Collection of tariffs for transportation of goods by rail within Ukraine and related services: Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine: ofits. text: from March 26, 2009. - Kyiv: Parliamentary Publishing House, 2009.
2. De Borger, B. Optimal two-part tariffs in a model of disparate choice [Text] / B. De Borger // Journal of public economics. – April 2000. – Vol. 76. – Issue 1. – P. 127–150.

3. Benassi, Jean-Pascal (2011). "Ramsey Model". Macroeconomic theory. New York: Oxford University Press. Pp. 145–160. ISBN 978-0-19-538771-1.
4. G. Waters, W. Evolution of railroad economics [Text] / W. G. Waters // Research in transportation economics. – 2007. – Vol. 20. – P. 11–67.
5. Lavrukhin, O.V. Scientific approaches to improving the technology of operation of freight cars of all forms of ownership [Text] / OV Lavrukhin. Lavrukhin, GS Baulin, G.Ye. Bogomazova // Information and control systems for railway transport. - Kharkiv: UkrDUZT, 2015. - P. 48-55.
6. Lavrukhin, O.V. Improving the technology of operational planning of cargo work in the interaction of owners of rolling stock with the railway [Text] / OV Lavrukhin. Lavrukhin, VS Blindyuk, G.Ye. Bogomazova, [etc.] // Coll. Science. prot Ukr. state University of Railway. transp - Kharkiv: UkrDUZT, 2015. - Issue. 156. - P. 12–17.
7. On approval of the Concept of the structure of calculation of economically justified tariffs for transportation of goods by rail and methods of their calculation: order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine [Electronic resource]. - Access mode: <https://ips.ligazakon.net/document/FIN76204>
8. On the National Action Plan for 2013 on the implementation of the Program of economic reforms for 2010 - 2014 "Wealthy society, competitive economy, efficient state": Decree of the President of Ukraine [Electronic resource]. - Access mode: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/128/2013#Text>.
9. Ukrzaliznytsia together with the FRU will develop a program to update the freight car fleet [Electronic resource]. - Access mode: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/519479/.
10. On approval of the Methodology for calculating tariffs for transportation of goods by rail: order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine [Electronic resource]. - Access mode: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1082-13#Text>.
11. Official site of the branch "Center of transport logistics of JSC" Ukrzaliznytsia "[Electronic resource]. - Access mode: <http://uz-cargo.com/>.
12. Prodashchuk S.M., A new concept of tariff policy for domestic rail freight [Text] / Prodashchuk S.M., Bogomazova G.E., Puriy R.A. // Collection of scientific works UkrDUZT, 2016, vol. 164 - p. 161-169.

Стаття надійшла до редакції: 25.09.2020

Received: 2020.09.25

УДК 656.073.9ТАРАСЮК А.В.^{1*}, ШАНДОВА Н.В.²

^{1*} к.е.н., доцент кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки, Херсонського національного технічного університету, e-mail: tarasiuk29@gmail.com ORCID ID: 0000-0001-7765-502X

^{2*} д.е.н., професор кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки, Херсонського національного технічного університету, Україна, e-mail: natshandov@i.ua, ORCID ID: 0000-0002-6278-1143

ПЕРСПЕКТИВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Мета. Робота присвячена дослідженню особливостей функціонування підприємств водного транспорту в умовах невизначеності економічного середовища і вивчення перспектив розвитку підприємств водного транспорту. **Методика.** Для вирішення наукової проблематики застосовано: порівняльний аналіз емпіричних даних; абстрактно-логічного узагальнення. **Результати.** У роботі вивчено особливості функціонування річкового і морського транспорту в Україні в умовах невизначеності економічного середовища. На основі проведеного порівняльного аналізу обсягів водних вантажоперевезень визначено перспективи розвитку водного транспорту в Україні та підвищення ефективності його функціонування. Встановлено, що перевагами широкого застосування водного транспорту є найнижча собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу, порівняно низькі інвестиції, які потрібні для відновлення галузі, та значний потенціал і добре розвинута інфраструктура підприємств водного транспорту. **Наукова новизна.** У процесі аналізу ефективності застосування водного транспорту встановлено порівняно незначні обсяги інвестицій, необхідних для відновлення галузі. **Практична значимість.** Окремі результати та висновки можуть бути використані державними органами при складанні державних програм регулювання діяльності підприємств водного транспорту.

Ключові слова: річковий та морський транспорт, вантажоперевезення, ефективність водного транспорту, добре розвинена інфраструктура, підприємства водного транспорту.

Постановка проблеми

Україна багата на природні водні шляхи, має розвинену інфраструктуру водного транспорту, кваліфіковані кадри, проте останнім часом спостерігається падіння обсягів вантажоперевезень підприємствами водного транспорту. З метою підвищення ефективності діяльності і мінімізації затрат та збалансування роботи підприємств цієї галузі необхідно приділяти більше уваги розвитку водної логістики в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Економічним питанням організації вантажоперевезень водним транспортом присвячені праці Блиндарука А.[9], Гаджинського А.[2], Примачева М.[4], Винникова С.[4]. Проте в умовах динамічного ринку необхідні додаткові комплексні дослідження проблем розвитку підприємств водного транспорту.

Формулювання мети статті

Метою дослідження є вивчення особливостей функціонування підприємств водного транспорту в умовах невизначеності економічного середовища і вивчення перспектив розвитку підприємств водного транспорту.

Виклад основного матеріалу

В Україні підприємства водного транспорту представлено річковим та морським флотом.

Ресурсний потенціал річкового транспорту України умовно поділяють на: внутрішні водні шляхи (ВВШ) - судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди обладнання, інші технічні об'єкти у стані, що відповідають технічним та експлуатаційним стандартам; річковий флот – вантажні, пасажирські судна різного типу, технічний та спеціалізований флот; об'єкти обслуговуючої інфраструктури - річкові порти, причали,

обладнані засобами механізації, та судноремонтні заводи; систему навігації та контролю за дотриманням умов безпеки судноплавства; та річкову інфраструктуру - органи державного управління, наукові установи, навчальні заклади, тощо.

Територією України проходить близько 4 тис. км внутрішніх водних шляхів, якими, потенційно, можна здійснювати перевезення вантажів. На сьогодні транспортування здійснюється по Дніпру, Дунаї та Південному Бугу. За даними Державної служби статистики, 90% транспортних перевезень припадає на Дніпро. Протяжність водних шляхів, якими здійснюється судноплавство, порівняно із 1990 роком скоротилась майже вдвічі – з 4 тис. км до 2,1 тис. км. А протяжність водних шляхів із гарантованими глибинами скоротилась з 3,1 тис. км до 1,2 тис. км.

Найважливішими морськими портами України є Одеса, Ізмаїл, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв. Великі портові міста знаходяться на берегах Азовського моря (Маріуполь, Бердянськ). Через порти Чорного та Азовського морів підтримуються зовнішньоекономічні зв'язки країни.

Відповідно основу морського транспорту України становлять Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) пароплавства, що володіють транспортним флотом сумарною тоннажем 5,2 млн т і пасажирським флотом на 9,9 тис. місць. Всього на території України розташовано 18 портів, до них відносяться 175 перевантажувальних комплекси і 8 судноремонтних заводів.

Аналіз динаміки обсягів вантажоперевезень за 2000-2020 рр. (за даними статистичної звітності), дає можливість встановити загальну динаміку скорочення обсягів перевезень всіма видами транспорту в останні роки. Така динаміка пояснюється загальним скороченням обсягів виробництва в Україні та неповним використанням транзитного потенціалу.

Найбільшу питому вагу в загальному обсязі вантажоперевезень займають авто і залізничні перевезення. Проте, за прорахунками, зробленими для проекту Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014 – 2021 роки, перевезення річковим водним транспортом у п'ять разів економніші, ніж

залізничні і вдесятеро дешевші, ніж автомобільні.

Таким чином, ефективність використання ресурсного судноплавного потенціалу річок України, тривалий період мають негативну динаміку. Довжина річкових водних артерій в Україні за роки незалежності скоротилась майже у 2 рази (з 4 тис. км до 2,1 тис. км), одночасно скоротилась щільність річкових судноплавних шляхів в 1,75 рази; інтенсивність перевезень вантажів – в 4,3 рази і перевезень пасажирів – в 7,5 рази (табл. 2).

Серед найбільш вагомих причин негативної динаміки являється невідповідність показника гарантованих глибин внутрішніх водних шляхів вимогам щодо безпеки судноплавства, лише трохи більше половини шляхів (57 %) мають гарантовані глибини. Для відновлення комерційного судноплавства необхідним є проведення днопоглиблювальних робіт на Дніпродзержинському переказі та ділянці від Миколаєва до Вознесенська на р. Дніпро, а також на р. Південний Буг, де глибина річки сягає всього 1,6 м, при необхідному мінімумі 2,9 м.. Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії Дніпра та Прип'яті, рух по Десні практично припинилися, що пов'язано з обмілінням на 1 м згаданих річок в цьому районі. Вище м. Дніпропетровськ рух вантажних суден практично не здійснюється через наявність проблемної для судноплавства ділянки – підводних скель між містами Дніпродзержинськ та Дніпропетровськ.

Внаслідок незадовільного технічного стану шлюзів, що добігають граничного терміну експлуатації – 70 років, а також через тривале недофінансування утримання судноплавних шлюзів р. Дніпро, яке за останні роки не перевищувало 50 % від необхідної потреби, утворилася ситуація, що несе реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Відповідно потрібно поновити технічне обладнання з метою запобігання аварійної ситуації.

Фактичний термін експлуатації водосховищ коливається від 27 років (Дністровське) до 67 років (Дніпровське). За показником рівня експлуатації корисної площі водосховищ - найбільш ефективно експлуатуються Кременчуцьке (65,9 %) та Дністровське – (66,7 %) водосховища.

Таблиця 1

Динаміка розвитку та використання внутрішніх водних шляхів в Україні*Джерело: сформовано за даними [5]*

Показники	1990	2000	2006	2008	2010	2012	2015	2019
Річкові судноплавні шляхи загального користування із знаками судноплавства, тис. км	4	2,3	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1
із освітлювальними та світловідбиваючими знаками, тис. км	3,6	0,5	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
%	90	22	50	50	52	52	52	52
з гарантованими глибинами, тис. км	3,1	1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
%	78	43	55	55	57	57	57	57
Щільність річкових судноплавних шляхів, км на 1 тис. кв. км території	7	4	4	4	4	4	4	4
Інтенсивність перевезення вантажів, млн. т-км на 1 км	3	2,4	2,1	1,8	1	0,8	0,7	0,7
Інтенсивність перевезення пасажирів, млн. пас-км на 1 км шляхів	0,15	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02

Решта водосховищ експлуатується на третину (Каховське – 37,4 %; Київське – 32,2 %; Дніпровське – 30 %) і менше (Дніпродзержинське – 12,5 %, Канівське – 11,5 %)[8].

Аналіз стану портової галузі України дав можливість встановити, що спостерігається

негативна динаміка розвитку портової галузі. У переробці вантажів найбільша питома вага припадає на експортні послуги. Це єдиний показник, який має постійну позитивну динаміку за період 2008 - 2019 років.

Таблиця 2

Структура торгового флоту України

Найменування	1990	2000	2010	2015	2019
Всього флоту	29210	1670	904	635	608
Нафтові танкери	6192	90	52	40	36
Суховантажі/баржі	6626	266	111	28	28
Суховантажі	10568	881	526	400	380
Контейнеровози	601	46	...	2	2
Інші типи суден	5225	386	214	167	161
Обсяг перевезень, млн. т.	66	8	7	4	4

Аналізуючи (табл.2) можна зробити висновок про різке скорочення торгового флоту України, що з однієї сторони пов'язано із моральним і фізичним старінням наявного флоту, а з іншої скороченням обсягів кораблебудування в Україні (на відміну від машинобудування, котре порівняно широко представлено на території країни).

Активному розвитку підприємств водного транспорту перешкоджає ряд проблем, серед яких суттєвими являються державне регулювання і тарифи, а також невизначеність економічного середовища.

Для здійснення перевезень внутрішнім річковим транспортом, перевізнику потрібно сплатити кілька зборів: канальний, збір за

розведення мостів, а також збір за шлюзування. Загальний обсяг цих зборів складає 1,88 дол. за тону вантажу. На даний час в Україні немає законодавчої бази, яка регулює здійснення річкових перевезень та роботу портової інфраструктури. Єдиним сучасним правовим актом на рівні закону, який регулює питання річкових портів, є Закон України «Про транспорт».

Рішенням може стати ряд законодавчих проєктів регулювання і тарифікації водних засобів перевезення зі сторони державного управління.

Висновки

Ефективність використання ресурсного судноплавного потенціалу річок України, тривалий період мають негативну динаміку. Встановлено, що перевагами широкого застосування водного транспорту є: найнижча

собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу; порівняно низькі інвестиції, які потрібні для відновлення галузі. З метою розвитку підприємств галузі необхідно врегулювати законодавчу та тарифну політику держави, та розробити механізми, котрі забезпечували стабільні умови функціонування галузі в умовах невизначеності економічного середовища. Поновити технічне обладнання з метою запобігання аварійної ситуації та модернізувати технологічні процеси портового господарства.

Подальші дослідження доцільно проводити в напрямку розробки організаційних і економічних механізмів, котрі спроможні забезпечити ефективне функціонування підприємств водного транспорту.

TARASIUK A.V.^{1*}, SHANDOVA N.V.²

1* PhD, Dep. «Economy, entrepreneurship and economic security», Kherson National Technical University, e-mail tarasiuk29@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-7765-502X

2 DSc, Dep. «Economy, entrepreneurship and economic security», e-mail: natshandov@i.ua, ORCID ID: 0000-0002-6278-1143

PROSPECTS OF WATER TRANSPORT FUNCTIONING IN UKRAINE

The purpose. The work is devoted to the study of the peculiarities of the functioning of water transport enterprises in the conditions of uncertainty of the economic environment and the study of prospects for the development of water transport enterprises. **Methods.** To solve scientific problems used: comparative analysis of empirical data; abstract-logical generalization. **The results.** The peculiarities of the functioning of river and sea transport in Ukraine in the conditions of uncertainty of the economic environment are studied in the work. Based on the comparative analysis of water freight volumes, the prospects for the development of water transport in Ukraine and increasing the efficiency of its operation are determined. It is established that the advantages of wide use of water transport are the lowest cost of freight transportation per conditional ton of cargo, relatively low investment required to restore the industry, and significant potential and well-developed infrastructure of water transport enterprises. **Scientific novelty.** In the process of analyzing the efficiency of water transport, relatively small amounts of investment required to restore the industry have been identified. **The practical significance.** Some results and conclusions can be used by government agencies in drafting government programs to regulate the activities of water transport enterprises.

Keywords: river and sea transport, cargo transportation, efficiency of water transport, well-developed infrastructure, water transport enterprise.

REFERENCES

1. Hryenko, S.Y. (2014). *Vneshnetorhovyie sdelky [Foreigntradetransactions]*. Sumy: Uchbova knyha [in Russian].
2. Hadzhynskiy, A.M. (2015). *Osnovy lohystryky [Logistics]*. Moscow: Znanyia [in Russian].
3. Pidlisnyi, P.I. (2003). *Efektivnist upravlynskykh rishen podalshoho reformuvannia pryvatyzovanykh pidpriemstv vodnoho transportu Ukrainy [Efficiency of administrative decisions of furtherreformation of privatized enterprises of water transport of Ukraine]* Kyiv: Naukova Dumka [in Ukrainian]

4. Miyusov, M.V., Primachev, N.T., Vinnikov, V.V. (2006). *Stratehiia pozytsionirovaniya natsionalnoho morskoho transporta v hlobalnom rynke morskoi torhovly [The strategy of positioning the national sea transport in the global maritime trademarket]* Odessa [in Russian]
5. *Statistical collection of the State Statistics Service.* (2019) Kyiv. [in Ukrainian]
6. *Proekt Derzhavnoi prohramy rozvytku vnutrishnoho vodnoho transportu na period 2014-2021 roky [Draft State Program for the Development of Inland Water Transport for the period 2014-2021].* [in Ukrainian]
7. Strategic plan for the development of maritime transport for the period until 2020. [Electronic resource]: <https://mtu.gov.ua/projects/39/>
8. *Development of river transport in the context of realization of European integration plans of Ukraine.* National Institute for Strategic Studies
9. Bandur, S.I., Zayats, T.A. Kutsenko and others, V.I. (2006). *Sotsialnyi rozvytok Ukrainy: suchasni transformatsii ta perspektyvy [Social Development in Ukraine: Contemporary Transformations and Perspectives]* Cherkasy: Brama [in Ukrainian].
10. Gudima, R.R. (2009). *Problematic aspects of the development of transport infrastructure of Ukraine Problems and prospects of the development of the national economy in the conditions of European integration and the world financial and economic crisis.* Chernivtsi.

Стаття надійшла до редакції: 12.10.2020

Received: 2020.10.12

УДК 338.2:658.5

ГОРДЕЄВА І.О.^{1*}, КАЛІНЬКО І.В.²

1* кандидат технічних наук, доцент кафедри економіки та менеджменту, Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, e-mail: gordeyevainna@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-2019-2527

2* кандидат технічних наук, доцент кафедри загальноекономічних дисциплін, ПВНЗ «Фінансово-правовий коледж», e-mail: kalinko_ira@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-6937-9683

ОЦІНКА РЕЛЕВАНТНОСТІ СТРАТЕГІЧНИХ ЦІЛЕЙ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ПРОЕКТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АДАПТАЦІЇ

Мета. Дослідження шляхів збільшення адаптивних можливостей організації шляхом удосконалення механізму адаптивного управління проектною діяльністю прийняття управлінських рішень щодо прийняття, відмови або перегляду проекту на основі визначення ступеню релевантності стратегічних та проектних цілей організації. **Методика.** Для дослідження використані такі методи: методи управління проектами, формалізації, моделювання, аналізу, експертний метод. **Результати.** Розроблений підхід до визначення релевантності цілей організації та проектів задля забезпечення адаптації. **Наукова новизна.** Запропоновано та обґрунтовано розрахунок визначення ступеня релевантності між стратегічними цілями організації та проекту задля забезпечення адаптації. **Практична значимість.** Запропонований підхід можна використовувати для вирішення проблем відбору проектів організації, що дозволяє виявляти взаємозв'язок між цілями проекту та цілями організації та визначити релевантні цілі.

Ключові слова: адаптивність організації, проектна діяльність, місія, цілі організації

Постановка проблеми

Зрозуміло, що багато організацій по всьому світу в період турбулентності в економіці, що викликана пандемією корона вірусу COVID-19, не зможуть адаптуватися до нових умов.

В цілому поняття «адаптація організацій» не має однозначного визначення, але більшість авторів адаптацію трактують як процес пристосування параметрів організацій і систем загалом до нових, невизначених умов зовнішнього середовища, який забезпечує підвищення ефективності їх функціонування [1-4].

Організації виявляться нездатними адекватно і усвідомлено реагувати на умови, що постійно змінюються під впливом зовнішнього середовища в силу нерозвиненості гнучкого адаптивного управління.

Деградація може відбутися коли при збільшенні кількості нових ознак, відповідної зміни поведінки не відбувається, а організація вибирає неконструктивний сценарій розвитку, зтягує процес адаптації. В результаті цього невизначеність, безлад, хаос,

нерівноважність зростають, а організація перестає виконувати свої функції і дезорганізується.

Принцип безперервної адаптації витікає з динамічного характеру стійкості, тобто стійкість реалізується через нестійкість, а в подоланні нестійкості реалізується стійкість [5, с. 38]. Отже, існує деяка точка рівноваги, в якій необхідно підтримувати стан організації, але складністю адаптації є те, що досягнутий організацією статичний стан має тимчасовий характер, через істотне збільшення рівня мінливості і впливу невизначеності.

Таким чином, стійкість розвитку організації, що є результатом здійснення адаптації, можна визначити як здатність досягнення поставлених цілей на заданому часовому інтервалі в умовах дії випадкових збурень зовнішнього середовища, що мають інтервальний характер.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Теоретичні та практичні аспекти адаптивного управління, проблеми адаптації організацій до умов турбулентності середовища досліджуються у працях

вітчизняних і зарубіжних науковців. Зокрема значний доробок у даній сфері належить В. М. Молокановій, Л. В. Соколовій, Л. К. Шаминій, В. М. Ячменьовій, М. В. Мельніковій, П. Друкеру, А. Чандлеру, П. Сенге, Ф. Котлеру, І. Ансоффу, Й. Шумпетеру, Р. Нельсону, Р. Акоффу, Т. Веблену та багатьом іншим.

Науковцями комплексно та ґрунтовно розкрито сутність адаптивного управління, підходи до побудови адаптивних управлінських систем, запропоновано критерії оцінки ефективності їх реалізації тощо.

Констатуючи необхідність адаптації як способу не тільки виживання, але і подальшого розвитку, ряд авторів у своїх публікаціях пропонують реалізувати окремі адаптаційні заходи за деякими напрямками або тільки акцентують увагу на доцільності розробки комплексної системи адаптації, її окремих підсистем. Однак багато теоретико-методологічних проблем забезпечення процесу адаптації організацій залишаються нерозв'язаними. Новизна проблеми адаптації полягає не в пасивному пристосуванні організації до невизначеності бізнес-середовища, а в активному впливі на ринок, застосуванні превентивних заходів, що дозволяють вчасно впроваджувати проекти, програми та портфелі проектів, мобільно й адекватно реагувати на постійні зміни ринкового оточення: тим самим забезпечувати свою життєдіяльність і конкурентні позиції на ринку.

Незважаючи на достатньо велику кількість праць з викладеної проблематики поза увагою також залишаються окремі аспекти забезпечення адаптації організацій у ході здійснення проектною діяльністю, недостатньо досліджені питання принципів адаптивного здійснення інноваційної діяльності. Необхідність комплексного дослідження теоретичних і методологічних проблем адаптивного управління організаціями і їх потенціалом та розробки теоретико-методологічних підходів до розкриття суті й змісту адаптивного управління назріла і у науковому, і у практичному відношенні.

Моніторинг літературних джерел та робіт практиків показав, що вітчизняні та зарубіжні вчені мають спільну думку щодо концепції формування та розвитку адаптивного інноваційного управління організацією,

досягнення її стійкості та адаптаційної спроможності, проектна діяльність повинна бути логічним планом дій по втіленню стратегії, а адаптація забезпечуватися шляхом узгодження мети організації та основних завдань шляхом досягнення релевантності цілей організації і проектів, програм та портфелів.

Під релевантністю, як правило, розуміють ступінь відповідності, узгодженості будь-чого у момент часу, тобто здійснюють перевірку за шкалою «узгодженість – розбіжність». Релевантність – це ступінь відповідності пошукового запиту організації до проектів, що є в базі даних організації, тобто це один зі способів пошукової системи знайти організації проекти з найкращими найвідповіднішими показниками.

Чим менша така розбіжність (тобто високий ступінь релевантності), тим вища адаптивність. Однак така перевірка релевантності цілей не здійснюється, відсутня методика такого розрахунку, яка б чітко визначала чи заслуговують проектні альтернативи подальшої уваги або їх необхідно відхилити не витрачаючи час та ресурси.

Формулювання цілей статті

Метою статті є дослідження шляхів збільшення адаптивних можливостей організації шляхом удосконалення механізму адаптивного управління проектною діяльністю прийняття управлінських рішень щодо прийняття, відмови або перегляду проекту на основі визначення ступеню релевантності стратегічних та проектних цілей організації.

Виклад основного матеріалу

В.М. Молоканова визначає адаптацію, як окремий вид управління, зокрема, гнучке інноваційне управління організацією, яке здатне пристосуватися до нових умов в зовнішньому середовищі за допомогою проектів і програм [6-7].

Адаптивний характер стратегічного управління забезпечує можливість випереджаючих дій на випадок непередбачених обставин. По суті, адаптивний підхід до планування діяльності організації забезпечує отримання на виході сукупності стратегічних планів. Управління в режимі повних несподіванок, чи так звана

«гнучка стратегія», що вимагає постійного зворотного зв'язку і коригування загальної стратегії, – є способом адаптації організації до турбулентності середовища.

Внаслідок збільшення складності і динамічності зовнішнього середовища, а також його нестабільності, термін дії розробленої стратегії суттєво скорочується. За короткого життєвого циклу стратегії успіх організації значною мірою залежить від можливостей її швидкої і дієвої реалізації.

Стратегічне планування охоплює систему довго-, середньо- та короткострокових планів, проектів і програм, однак головний змістовний акцент при цьому робиться на довгострокові цілі та стратегії їхнього досягнення [5, с. 16; 8].

І.І. Стец [9], має спільну думку з попередніми авторами [5, с. 16; 8] про те, що первинним в процесі адаптації є цілі організації з чим і пов'язує активну структурну адаптацію. Також вона визначає, що цілі є елементами адаптації. Елементами ж пасивної структурної адаптації І.І. Стец визначає організаційну структуру і процеси, коли адаптація відбувається відносно адекватності організаційної структури поставленим цілям [9].

За своєю суттю проекти, програми або портфелі є нічим іншим, як інструментом адаптації організації до змін середовища через нововведення та реалізацію стратегії. Успіх проекту визначається тим, наскільки вдало організація може пристосуватися до особливостей поведінки зовнішнього оточення.

Впроваджуючи інноваційні проекти, портфелі та програми, керівники в більшості випадків впевнені, що ці дії забезпечать довгострокові перспективи та подальший стратегічний розвиток у майбутньому. Свій подальший успіх на ринку вони вбачають у збільшенні прибутку, опануванні нових ринків, виведенні нових товарів або інше. Але, як правило, ці дії відбуваються окремо від стратегічного плану організації, і в більшості випадків цей план просто «підганяють» під ситуацію на ринку і, таким чином, адаптують стратегію під проекти. І це в кращому випадку. Частіше план розвитку або/та стратегічний план представляє собою «мертвий» документ, який існує, але не працює. Хоча зрозуміло, що саме стратегія повинна визначати ті проекти, портфелі та

програми, які необхідно реалізовувати, а не навпаки. Ефективність розвитку організації задає саме вдало вибрана стратегія до умов динамічного оточення або її переорієнтація (за необхідності), відповідно до змін, що здійснюють вплив. Основна суть управління полягає в узгодженні стратегічного розвитку організації з реалізацією проектної діяльності. Тому на рівні проектної діяльності повинен здійснюватися відбір проектів, що відповідають стратегії, а визначені стратегічні цілі і завдання розвитку транслюватися на рівень управління проектами/портфелями/програмами, щоб гарантувати, що інновації, які впроваджуються, дозволять досягти заданих стратегічних цілей і вирішити поставлені стратегічні завдання.

В багатьох випадках для досягнення загальносистемних цілей ігнорується необхідність узгодження їх з цілями проектної діяльності, забезпечення високого ступеню релевантності, тобто робиться спроба досягти загальносистемного оптимуму за рахунок проектів, програм, портфелів, які не відповідають місії та стратегії організації, іншими словами відбувається розбіжність цілей.

При відборі інноваційних проектів особи, які приймають рішення, як правило, керуються такими важливими, але не достатніми параметрами як техніко-економічні показники, аналіз зовнішнього і внутрішнього середовища, прогноз зростання ринку, тенденції розвитку галузі та ін. Причому увага керівників часто концентрується виключно на фінансових показниках, які апіорі вважаються індикаторами успіху і невдач організації, тобто якщо гроші є, то успіх забезпечений. Але не можна відривати гроші від процесів реалізації нововведень, тим більше, що немає чітких рекомендацій щодо пріоритетів у здійсненні поліпшень.

В результаті цього проектна діяльність не релевантна зі стратегією, цілями і середовищем. Це призводить до створення нежиттєздатних проектів, які організація не може довести до кінця через брак потенціалу або, як його ще називають стосовно проектної діяльності, технологічної зрілості (бюджету, кваліфікованих фахівців, досвіду управління ризиками та ін.). Часто в розрізі зі стратегією приймаються завідомо нежиттєздатні проекти

– «улюблена дитина» або спонсора або керівника як спосіб не образити «великого начальника». Поняття «священна корова» часто використовується в організаціях по відношенню до проекту, за який виступає впливова високопоставлена особа. І, як наслідок, часто до впровадження приймаються нежиттєздатні інноваційні проекти, які не відповідають стратегічним планам, а, отже, і не відповідають запитам середовища. У таких випадках ресурси організації витрачаються на проекти, що приносять лише збитки.

У разі низького ступеню релевантності стратегічних і проектних цілей акцент повинен робитися на тому, що від такого інноваційного рішення необхідно відмовитися або переглянути цілі та місію цих проектів, програм або портфелів.

Також при наявності альтернативних проектів, програм або портфелів перевагу необхідно віддати тим, місія та цілі яких в більшій мірі відповідають місії та цілям організації, як правило, це мається на увазі за визначенням, апіорі, однак така перевірка не здійснюється.

Результатом реалізації механізму адаптивного управління розвитком організації буде механізм і відповідний набір інструментів для його реалізації, за допомогою яких буде можливим на рівні керівництва здійснювати узгоджене прийняття і реалізацію рішень з її розвитку.

Кожна організація інтуїтивно чи обґрунтовано обирає свої напрями пристосування до невизначеності середовища, перегляду та корегування місії та цілей.

Місія утворює фундамент для встановлення цілей організації в цілому, її підрозділів і функціональних підсистем. Як правило місія формулюється достатньо глобально і тому може виглядати розмито і не зовсім чітко, це так званий погляд з висоти пташиного польоту на майбутнє організації. З причини цієї нечіткості, визначаючи ступінь релевантності місії організації та проекту, програми чи портфелю не можна дійти будь-якого надійного висновку чи «працює» проект, програма чи портфель на досягнення місії організації чи ні.

Цілі ж представляють собою вже конкретизацію місії організації у формі, доступній для управління процесом їх

реалізації. Загальновідомо, що цілі повинні бути SMART (конкретними, вимірюваними, досяжними, релевантними, визначеними у часі).

Ціль – це характеризований сукупністю об'єктивних параметрів стан, якого прагне досягнути організація. Завдяки наявності чітких цілей організація має орієнтир для розвитку і критерії для визначення ефективності своєї діяльності. Більше того, існування цілей є необхідною умовою самого існування системи, адже, згідно з визначенням, «система – це сукупність елементів, що взаємодіють один з одним і з навколишнім середовищем задля досягнення певної цілі або цілей» [10].

На основі того, що цілі мають критерії для визначення ефективності, конкретні та вимірювані, то їх вже можна порівнювати, визначати ступінь релевантності та приймати управлінські рішення.

Після формулювання цілей, як для організації так і проектної діяльності, яку вона здійснює формулюється стратегія.

Відповідно до визначення, «стратегія – це заздалегідь спланована реакція організації на зміну зовнішнього середовища, лінія її поведінки, обрана для досягнення бажаного результату [9]». Спрощено стратегія – це спосіб або засіб досягнення цілей.

На основі визначень терміну «стратегія» можна зробити висновок, що порівняння лінії поведінки, засобу досягнення цілей не дає чіткого уявлення про те, чи буде реалізовано місію організації чи ні, чи адаптується організація до змін чи ні, також не можливо на основі оцінки релевантності стратегій організації та проектної діяльності здійснити управлінські дії.

Тому на основі проведеного аналізу можна зробити висновок, що підвищення ефективності прийняття рішень, раціонально здійснювати на основі оцінки релевантності цілей організації та цілей проектної діяльності (проектів, програм, портфелів проектів).

Важливим є також те, що висока релевантність цілей проекту та організації не гарантує реальну успішність проекту, а тільки фокусується на узгодженні намірів, а не їх досягненні, може допомогти прийняти рішення щодо того, чи необхідно переглянути цілі або загальні цілі.

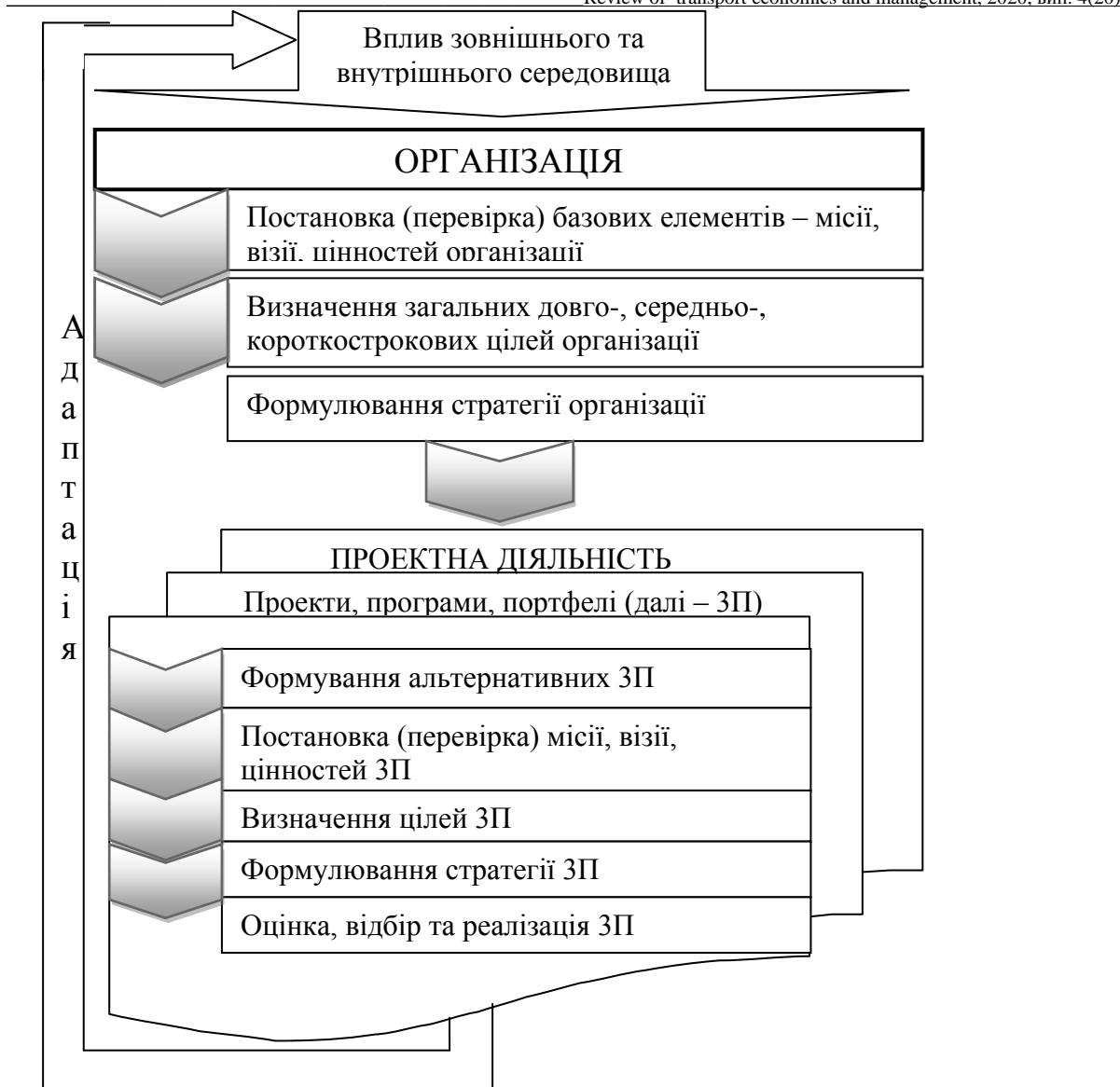


Рис. 1. Схема здійснення адаптації організацією до середовища шляхом реалізації проектної діяльності

Джерело: побудовано автором

Успіх перехідних процесів забезпечується на основі знання закономірностей еволюції, побудови системи дій у вигляді портфелю проектів відповідного змісту. Складність полягає в багатокритеріальності реальних завдань, що визначаються не тільки безліччю цілей, але й тим, що одну ціль рідко вдається відобразити одним критерієм. Вирішення цієї проблеми полягає в пошуку декількох критеріїв, що описують одну ціль по-різному, доповнюючи один одного, серед яких можуть бути технічні, фінансові, комерційні, екологічні, соціальні, економічні, структурно-організаційні показники.

Загальна форма матриць оцінки ступеню релевантності цілей проектів, програм та цілей стратегічної діяльності організації наведена в табл. 1.

В основу складання матриці та її обчислення покладено метод експертної оцінки.

Цілі, що впливають на адаптацію організації, мають різний рівень або силу впливу. На основі методики складання матриць можна визначити силу їх впливу. Релевантність цілей організації X ($x=1, \dots, i$) порівняно з цілями проектів, програм, портфелів Y ($y=1, \dots, j$) позначають R_m .

Матриця оцінки ступеню релевантності цілей проектів, програм та стратегічної діяльності організації

Джерело: складено автором

Цілі організації, (X)	Цілі проекту (Y)				Питома вага, V _n	Ступінь релевантності, R _m
	Y ₁	Y ₂	...	Y _j		
X ₁	X ₁ Y ₁	X ₁ Y ₂	...	X ₁ Y _j	V ₁	R ₁
X ₂	X ₂ Y ₁	X ₂ Y ₂	...	X ₂ Y _j	V ₂	R ₂
...
X _i	X _i Y ₁	X _i Y ₂	...	X _i Y _j	V _n	R _m
Всього					∑1,0	

Релевантність оцінюється за шкалою «узгодженість – розбіжність». Експерти визначають оцінки X_iY_j релевантності цілей організації та проекту, програми, портфелю:

- 0 балів – повна розбіжність;
- 3 бали – значна розбіжність;
- 5 балів – середня узгодженість;

7 балів – сильна узгодженість;

10 балів – повна узгодженість.

Розрахунок ступеню релевантності цілей організації та проектів, програм, портфелів здійснюється за формулою (1):

$$\begin{bmatrix} X_1Y_1 & L & X_1Y_j \\ M & O & M \\ X_iY_1 & L & X_iY_j \end{bmatrix} \times \begin{bmatrix} V_1 \\ L \\ V_n \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} R_1 \\ L \\ R_m \end{bmatrix}, \quad (1)$$

де X_i – цілі організації, X=1, ..., i.
Y_j – цілі проекту або програм, Y=1, ..., j
V_n – питома вага стратегічних цілей організації, V=1, ..., n, – числа з інтервалу [0, 1].

Інтегральний ступінь релевантності \bar{R} визначимо за формулою (2):

$$\bar{R} = \frac{1}{m} \sum_{1}^m R_m, \quad (2)$$

Наступним кроком є визначення градації ступеню релевантності цілей та

рекомендовані дії (табл. 2).

Шкала оцінки значення інтегрального ступеню релевантності цілей

Джерело: складено автором

Значення інтегрального ступеню релевантності цілей	Градація ступеню релевантності цілей	Рекомендовані дії
<2,5	нерелевантні	Проект не підтримувати
2,5-5,0	низька	Проект не підтримувати або відправити на доопрацювання. Перегляд цілей проекту та цілей організації. Провести повторну оцінку
5,0-7,5	середня	Часткова підтримка проекту, доопрацювання та/або перегляд цілей проекту та цілей організації. Провести повторну оцінку
>7,5	висока	Підтримка проекту

Здійснено оцінку значення інтегрального ступеню релевантності цілей на прикладі проектної діяльності Дніпровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна (далі – ДНУЗТ).

Для розрахунку інтегрального ступеню релевантності цілей обираємо відповідно до статуту стратегічні цілі ДНУЗТ [11] та цілі проекту створення наукового студентського кампусу (табл. 3.).

Таблиця 3

Матриця оцінки ступеню релевантності цілей проекту «Створення наукового студентського кампусу» та цілей ДНУЗТ

Джерело: складено автором на основі статуту Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна [11] та експертних оцінок

Цілі проекту (Y) Цілі організації, (X)	Залучення 100% студентів гуртожиткі в ДНУЗТ до реалізації цілей і задач кампусу, формування унікальної культури кампусу	На 100% подолання проблеми декларативно і схеми навчання та низької мотивації	Формування платформи суспільно важливих зрушень в самоідентифікації студентів на 100% впродовж трьох років з моменту заснування кампусу	Інтенсифікація процесів розвитку талантів на 30% впродовж першого року	Удосконалення форми навчання у бік творчості, різноманітності, індивідуальності на 50%	Питом а вага, V_n	Ступінь релевантності, R_m
Підвищення якості вищої освіти	10	9	7	9	9	0,2	8,8
Посилення фундаментальної основи навчання	6	9	5	9	9	0,2	7,6
Розвиток наукової інфраструктури	8	9	8	7	9	0,2	8,1
Міждисциплінарне поєднання зусиль для інноваційного розвитку вищої освіти і науки	8	7	6	7	8	0,25	7,15
Реалізація принципів університетської автономії та покращення співпраці закладів вищої освіти, наукових установ, організацій	8	9	7	5	7	0,15	7,1

Таким чином інтегральний ступінь релевантності цілей проекту «Створення

наукового студентського кампусу» та цілей ДНУЗТ складає:

$$\bar{R} = \frac{1}{m} \sum_{1}^m R_m = \frac{8,8 + 7,6 + 8,1 + 7,15 + 7,1}{5} = 7,75$$

Отже, за шкалою оцінки значення інтегрального ступеню релевантності цілей (див. табл. 2), цілі проекту створення студентського кампусу релевантні стратегічним цілям розвитку ДНУЗТ, тому можна більш детально розглянути можливість підтримати та впровадити цей проект.

Висновки

Для більш аргументованого визначення результатів адаптації інновацій пропонується використовувати поняття «адаптивності організації», як кількісного вираження відповідного рівня його інноваційної значущості, причому в даному розумінні не встановлюється

вимога виключно вартісного вираження, навпаки вітається та форма і показник, які найбільш точно відображають специфіку конкурентної стратегії організації та умови її функціонування. Таким чином, управління інноваційним процесом як механізм реалізації адаптивного управління інноваційним процесом може ґрунтуватися на цільовій настанові самого процесу адаптації, а структура завдань, що вирішуються за допомогою даного механізму, може бути представлена у вигляді окремих проектів або навіть сукупності взаємопов'язаних проектів, утворюючи деяку

систему адекватних реакцій організації на вплив зовнішнього середовища.

Така перевірка є необхідною умовою, але недостатньою. У разі коли розбіжність між цілями проектів та організації значна, то важливим кроком є аналіз зовнішнього середовища функціонування організації, перегляд цілей: фіксування поточних цілей та відмова від проектів, що мають значну розбіжність або вдосконалення корегування цілей, їх перегляд відповідно до змін стану керуваної системи і умов її функціонування.

HORDIEIEVA I.O.^{1*}, KALINKO I.V.²

1* candidate of Technical Sciences, dotsent, Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, e-mail: gordeyevainna@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-2019-2527

2 candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of General Economic Disciplines, PVNZ "Financial and Legal College", e-mail: kalinko_ira@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-6937-9683

APPLICABLE CHARACTERISTICS OF PASSENGER TRANSPORTATION OF TOURISTS INCLUSIVE TYPE

Goal. Research of ways to increase the adaptive capabilities of the organization by improving the mechanism of adaptive management of project management decisions on the adoption, rejection or revision of the project based on determining the degree of consistency / differences of strategic and project goals of the organization. **Method.** The following methods were used for the study: methods of project management, formalization, modeling, analysis, expert method. **Results.** An approach to determining the relevance of organizational goals and projects to ensure adaptation has been developed. **Scientific novelty.** The calculation of determining the degree of relevance between the goals and strategy of the organization and the project to ensure adaptation is proposed and substantiated. **Practical significance.** The proposed approach can be used to solve project selection problems for businesses and organizations and allows you to identify the relationship between project objectives and business goals and identify relevant goals.

Keywords: adaptability of the organization, project activity, mission, goals of the organization

REFERENCES

1. Pitajkina I. A. Zakonomernosti razvitiya gosudarstvennyh unitarnykh predpriyatij v rynochnoj jekonomike : avtoref. dis. ... kand. jekon. nauk. Penza, 2006. 23 s.
2. Chizhen'kova E. V. Formirovanie jekonomicheskogo mehanizma adaptacii hozjajstvujushhego sub#ekta k rynochnoj srede: avtoref. dis. ... kand. jekon. nauk. Moskva, 2006. 24 s.
3. Jachmen'ova V. M. Identifikacija stijkosti dijal'nosti promyslovyh pidpryjemstv: monografija / V. M. Jachmen'ova. Simferopol', 2007. 384 s.
4. Jachmeneva V. M. Ponjatje «adaptacija» i «adaptivnost'»: shodstvo i razlichie. Nauchnyj vestnik Poltavskogo universiteta potrebitel'skoj kooperacii Ukrainy. 2008. №1 (26). S. 97–103.
5. Strategichne upravlinnja: navchal'nyj posibnyk / V. L. Dykan', V. O. Zubenko, O. V. Makovoz, I. V. Tokmakova, O. V. Shramenko. Harkiv, 2013. 272 s.
6. Molokanova V. M., D'omin G. K. Metodologichni zasady portfel'no-orijentovanogo upravlinnja rozvytkom organizacij. Visnyk Prydniprov's'koi' derzhavnoi' akademii' budivnyctva ta arhitektury. Dnipro. PDABA. 2013. № 5.
7. Molokanova V. M. Portfel'ne upravlinnja rozvytkom organizacii' na osnovi cinnisno-orijentovanogo pidhodu. Upravlinnja rozvytkom skladnyh system. Kyi'v. 2012. №12. S. 67 – 74.
8. Agafonov V. A. Analiz strategij y razrabotka kompleksnyh programm / V. A. Agafonov. Moskva. Nauka, 1990.
9. Stec I. I. Adaptivne upravlinnja potencialom pidpryjemstva. Ukrai'ns'ka nauka: mynule, suchasne majbutnje. Vyp. 18. 2013. S. 154-162. URL: file:///C:/Users/A9F6~1/AppData/Local/Temp/Urss_2016_27_20.pdf
10. Osnovy teorii' system i systemnogo analizu: navch. posibnyk / K. O. Soroka. Harkiv. HNAMG, 2004. 291 s.
11. Statut osvith'o-naukovogo ob'jednannja «Dniprov's'kyj konsorcium universytetiv». Sajt Dniprov's'kogo nacional'nogo universytetu zaliznychnogo transportu im. akademika V. Lazarjana, 2020. URL: http://diit.edu.ua/upload/files/shares/Statyt_konsor_2020.pdf

Стаття надійшла до редакції: 28.10.2020

Received: 2020.10.28

ФІНАНСИ І ОБЛІК, БАНКІВСЬКА СПРАВА ТА СТРАХУВАННЯ / FINANCE AND ACCOUNTING, INSURANCE AND BANKING

УДК 657.3

КОЛЄСНІЧЕНКО А.С.^{1*}

^{1*} к.е.н., доцент, доцент кафедри економічного аналізу та обліку, Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», e-mail: anastasihipi@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-5007-9082

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ МОДЕРНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ ТА ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ В ДЕРЖАВНОМУ СЕКТОРІ

В статті зроблено огляд ключових стратегічних документів, які розроблені з метою реформування системи управління державними фінансами та системи бухгалтерського обліку в державному секторі, в умовах трансформаційних перетворень, ряду невирішених соціально-економічних проблем та відсутності комплексу дієвих інститутів. **Мета** полягає у визначенні ключових завдань реформування системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі, аналізі стратегічних планів щодо модернізації системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі, розкритті основних компонентів, необхідних для її оновлення, та обґрунтуванні ролі організаційних та інституціональних складових. **Методика.** Теоретико-методичною основою дослідження виступає теорія державного управління, інституціональна теорія, а також методи узагальнення, аналізу та системний підхід. Інформаційно-аналітична база сформована в результаті опрацювання законодавчих актів України, статистичних й аналітичних оглядів щодо стану бюджетної системи в країні, наукових праць і публікацій. **Результати.** В результаті проведеного дослідження можна зробити висновок, що модернізація системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі не може бути реалізована без побудови дієвого та адаптивного інституціонального середовища, що в межах дії ринкових та соціально-економічних інститутів потребує комплексного підходу через впровадження механізмів, що ґрунтуються на врахуванні нормативно-правового, управлінського, інформаційно-аналітичного, організаційного, кадрового контурів у вирішенні державних завдань, зокрема, щодо питань оптимізації моделі управління державними фінансами. **Практична значимість** полягає в обґрунтуванні ролі інституціонального середовища та необхідності його подальшого розвитку для досягнення поставлених завдань у стратегічних планах і документах в напрямі модернізації системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі. Це, в свою чергу, обумовлено виходом інституту бухгалтерського обліку на якісно новий рівень розвитку, що має відповідати сучасним викликам мікро- та макросередовища, в якому функціонують суб'єкти господарювання.

Ключові слова: бюджетна система, державні фінанси, бухгалтерський облік, фінансова звітність, інституції, організація бюджетного обліку

Постанова проблеми

Соціально-орієнтована модель економіки передбачає розвинені господарські відносини всіх суб'єктів ринку, що формуються під впливом дії державних інструментів щодо забезпечення і контролю відповідних умов функціонування ринкової системи шляхом впровадження політики зміцнення конкурентних інститутів та сприяння соціальної рівності громадян. Трансформаційні перетворення, пов'язані з додержанням принципів та основ моделі соціально-

орієнтованого розвитку економіки, спричинили деякі диспропорції у розбудові структурних, інвестиційних, інформаційних, облікових підсистем. Так, найбільш неоднозначними та суперечливими результатами стали: формування ринкових інститутів та послаблення дієвості системи соціального захисту, дисбаланс між соціально-економічними потребами і реальним суспільно-економічним потенціалом, виробничими потужностями й інвестиційною складовою, необхідними для розширеного відтворення; необхідність забезпечення достовірності інформації щодо державних фінансів на

міжнародному рівні та недосконалий механізм обліку та контролю за використанням фінансових ресурсів держави [3, с.36].

Державний сектор економіки, незалежно від форм його функціонування, залишається важливим суб'єктом ринкового середовища, оскільки виконує функцію компенсатора «прогалин» ринку, вирішує проблеми монополізації, інформаційної та технологічної оснащеності національного виробництва, науково-технічного прогресу, захисту інтересів населення й підтримки економіки в цілому, що зазвичай залишається поза увагою ринкових механізмів.

Впровадження бюджетного планування на основі забезпечення його чітких зв'язків з галузевими планами та підвищення ефективності державних видатків сприяють дієвості та ефективності системи державних фінансів, що комплексно виступає запорукою макроекономічної стабільності та стійкого економічного розвитку.

Відповідно до звіту про виконання закону «Про державний бюджет України на 2019 рік», у 2019 році фактичні макропоказники економічного і соціального розвитку України дещо відрізнялися від раніше спрогнозованих, що були враховані при затвердженні державного бюджету на 2019 рік. Доходи державного бюджету за 2019 рік становили 998,3 млрд гривень, або 99,1% затверджених зі змінами показників, та збільшилися порівняно з 2018 роком на 70,2 млрд гривень.

У 2019 році існували кілька чинників, які не дозволяли виконувати планові показники по доходах. Серед ключових слід назвати: зміцнення гривні, що обумовило зменшення митних надходжень, більш повільне зростання імпорту (зокрема, через зниження цін на природний газ та нафтопродукти), падіння виробництва тютюнових виробів, більш низькі обсяги видобування природного газу. У 2019 році фінансування видатків державного бюджету здійснювалося відповідно до затверджених законом про бюджет показників. Було забезпечено фінансування всіх необхідних захищених статей видатків, видатків на національну безпеку і оборону, на обслуговування державного боргу, а також низки інших видатків, які сприяли розвитку економіки та добробуту громадян.

Касові видатки Державного бюджету України за 2019 рік проведені в обсязі 1075,1 млрд грн, що відповідає 98,4% річного

показника, затвердженого Верховною Радою України зі змінами [1].

Тобто, в значній мірі функціонування державного сектора залежить від дієвої системи управління державними фінансами, які виступають його невід'ємною складовою. В свою чергу, інформаційно-аналітичним базисом системи управління державними фінансами виступає бухгалтерський бюджетний облік, який зазнав відчутних змін протягом останніх десятиліть, а також перебуває у стані подальшого реформування й стратегічної модернізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Напрями, завдання, проблеми модернізації бухгалтерського обліку в державному секторі стали актуальним предметом наукової дискусії, що підтверджується численними працями теоретиків і практиків в галузі бухгалтерського обліку та сфери державного управління. Так, процеси реформування обліку у державному секторі з урахуванням вимог міжнародних стандартів розглядалися в роботах: О. Дорошенко [2], Т.І. Єфименко, О.О. Канцурова, І.О. Кондратюка, С.О. Левицької, Л.Г. Ловінської, С.В. Свірко, Н.М. Старченко, Н.І. Сушко, Л.Г. Хорунжак [12-13] та інших. Більш детально питанням модернізації бюджетного обліку присвятили свої наукові праці такі дослідники, як: Т. Китайчук [5], Т. Кладницька [6], Л. Ловінська [7], В. Метелиця [8], Т. Степова [9], Н. Хорунжак [12-13], Э. Шара [14] та багато інших. Однак в умовах оновлення національних стратегій розвитку економіки, постійних змін бюджетного законодавства та необхідності імплементації міжнародних стандартів й законодавчих норм щодо обліку в державному секторі до площини вітчизняного нормативного поля залишаються невирішеними питання, пов'язані з інституціональною складовою модернізації системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності у даній сфері.

Формулювання цілей статті

Мета статті полягає у визначенні ключових завдань реформування системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі, аналізі стратегічних планів щодо модернізації цієї системи, розкритті основних компонентів оновлення системи бухгалтерського обліку та фінансової

звітності в державному секторі та обґрунтуванні ролі організаційних та інституціональних складових.

Виклад основного матеріалу дослідження

Впровадження планомірної системної реформи управління державними фінансами в сучасних умовах господарювання стає важливою передумовою побудови ефективної та конкурентоспроможної національної економіки, що в силу ряду внутрішніх проблем та неузгодженостей спричиняє серйозний ризик для відновлення економічного зростання. Відповідно до Стратегії реформування системи управління державними фінансами на 2017-2020 роки (далі - Стратегія), розвинена система управління державними фінансами «є основою для реалізації державної політики і досягнення стратегічних цілей розвитку шляхом забезпечення дотримання загальної бюджетної дисципліни, стратегічного розподілу бюджетних коштів та ефективного надання

державних послуг. На сьогодні система управління державними фінансами не повною мірою відповідає вимогам часу. Проявом її недостатньої ефективності є низький рівень задоволення потреб населення у державних послугах та слабкість державних інституцій з огляду на великий розмір видатків сектору загального державного управління» [11].

Тобто, принципи впровадження системи управління державними фінансами, знаходячись на поточному етапі розвитку, враховують значущість державного інституціонального середовища, невід'ємною складовою якого виступає бюджетний облік.

В цьому контексті слід зазначити, що реформування інституту бухгалтерського обліку носить системний характер, охоплюючи всі його сфери, що забезпечує вирішення проблем, які виникли між бухгалтерським обліком в бюджетному секторі і в підприємницькій діяльності [5 с. 107].

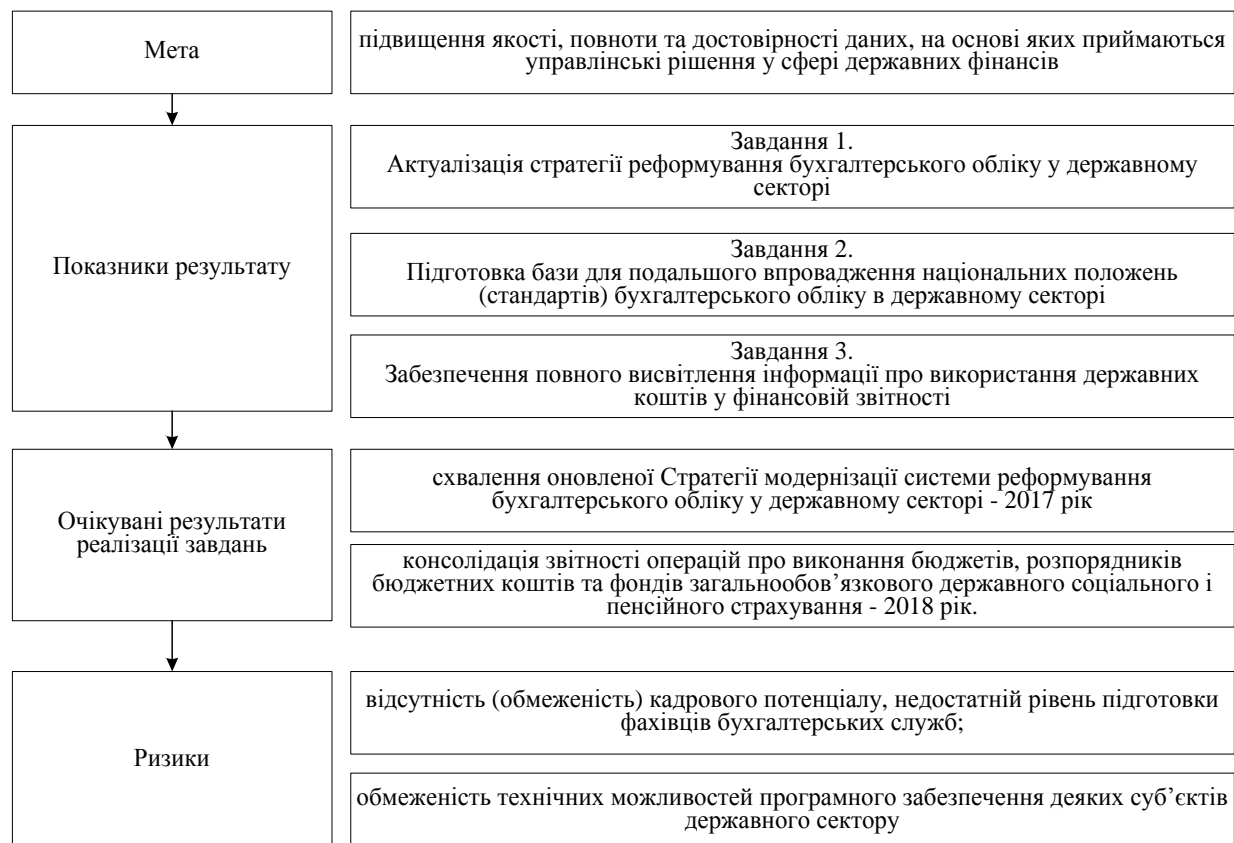


Рис. 1. Основні компоненти Стратегії реформування системи управління державними фінансами на 2017-2020 роки щодо бухгалтерського обліку в державному секторі

Джерело: побудовано автором

Процес реформування системи в державному секторі відбувається з бухгалтерського обліку та фінансової звітності урахуванням вимог міжнародних стандартів

бухгалтерського обліку для державного сектору державному секторі на засадах міжнародних стандартів (IPSAS). Ключовим завданням при цьому виступає запровадження національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку в

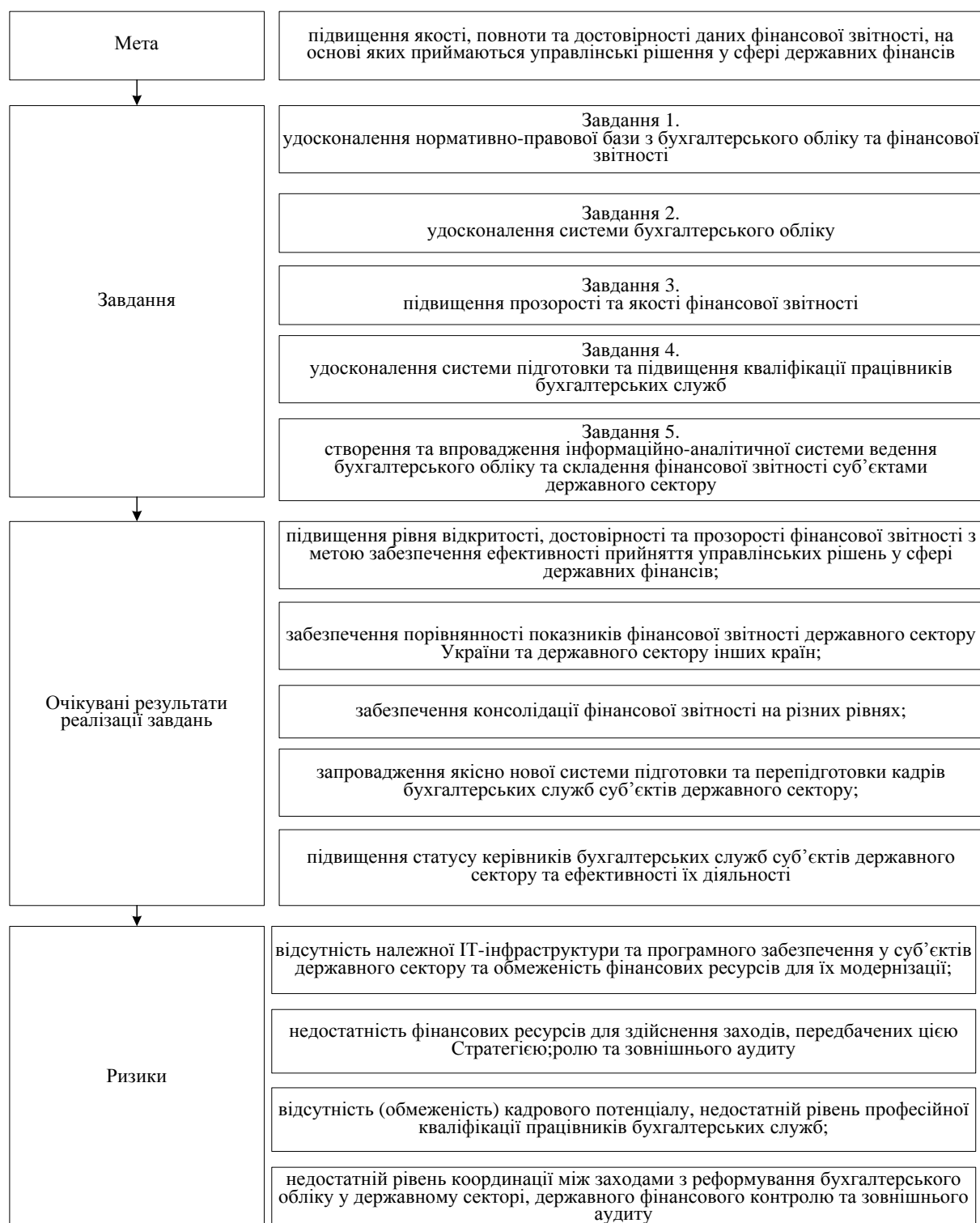


Рис. 2. Основні компоненти Стратегії модернізації системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі на період до 2025 року

Джерело: побудовано автором

На сьогодні затверджено 19 національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку в державному секторі, частина яких застосовується з 2015 року. З 2017 року набрала чинності решта національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку в державному секторі та новий план рахунків бухгалтерського обліку в державному секторі.

Перехідний етап розвитку облікової системи в бюджетній сфері виражається у недосконалому інформаційно-аналітичному та інституціональному забезпеченні системи управління.

Якщо проаналізувати поточний стан виконання Стратегії, то слід зазначити, що разом з певними результатами і досягненнями, визначеними нею, залишаються численні питання, не вирішені в діючих умовах господарювання та управління. Так, основні перешкоди в реалізації завдань стратегії полягають в категорії ризиків, які визначають відсутність кадрового потенціалу, або його обмеженість, та незадовільну технічну оснащеність деяких суб'єктів державного сектору (рис. 1).

На виконання Стратегії була схвалена оновлена Стратегія модернізації системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі на період до 2025 року (далі – Стратегія модернізації), яка надала більш детальну інтерпретацію ризиків, що можуть перешкоджати реалізації Стратегії модернізації (рис. 2). Так, ця стратегія наголошує на незадовільній ІТ-інфраструктурі та програмному забезпеченні, додає проблему обмеженості фінансування для їх модернізації. Більш того, недостатність фінансових ресурсів визначено як окрему проблему для здійснення заходів, передбачених цією Стратегією.

Крім цього, кадрові й фінансові аспекти, доповнено не менш важливим ризиком організаційного характеру, пов'язаним з недостатнім рівнем координації між заходами з реформування бухгалтерського обліку у державному секторі, державного фінансового контролю та зовнішнього аудиту.

Співставлення Стратегії модернізації системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі на період до 2025 та Стратегії реформування системи управління державними фінансами на 2017-2020 роки за основними компонентами наведено у таблиці 1.

Під час реалізації процесу реформування системи бухгалтерського обліку в державному секторі організаційна та інформаційна компоненти виражаються в необхідності подальшого удосконалення формування організаційної структури бухгалтерських служб, покращення системи підготовки та перепідготовки профільних спеціалістів, чіткому визначенні й контролю за додержанням кваліфікаційних вимог, розвитку системи оцінювання результатів роботи працівників бухгалтерських служб [11].

Результати дослідження практичних аспектів ведення обліку в бюджетних установах освітнього та медичного профілю дозволяють зробити висновок, що сучасна організаційна структура бухгалтерської служби не в повній мірі використовує існуючі оптимізаційні моделі в галузі використання ресурсів і підвищення ефективності діяльності бюджетних установ, що обумовлює необхідність скорочення тактів опрацювання облікової операції, розмежування повноважень між обліковими працівниками тощо [12-13].

Деякі науковці виділяють окремі принципи, яким має відповідати організація роботи працівників бухгалтерської служби бюджетних установ [4]:

- науковість (використання напрацювань науки і практики щодо організації діяльності категорії працівників);
- суцільність (постійні пошуки шляхів удосконалення організації праці);
- комплексність (застосування комплексу організаційних, техніко-економічних, санітарно-гігієнічних, психологічних та інших заходів);
- плановість (проекування комплексу заходів щодо організації праці).

При цьому, до елементів організації праці, що сприятимуть забезпеченню їх реалізації, віднесені:

- чітке адресне керівництво процесом організації праці;
- професійна спеціалізація праці;
- кооперування праці;
- нормування праці;
- наявність концепції мотивації праці [4].

Співставлення Стратегії модернізації системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі на період до 2025 та Стратегії реформування системи управління державними фінансами на 2017-2020 роки

Джерело: складено автором на основі [10-11]

Компонента	Стратегії реформування системи управління державними фінансами на 2017-2020 роки	Стратегія модернізації системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі на період до 2025 року	Аналітичний висновок
Мета	Вимоги до якості даних для прийняття управлінських рішень	Вимоги до якості даних фінансової звітності для прийняття управлінських рішень	У другій стратегії робиться акцент до якості даних фінансової звітності
Завдання	Актуалізація стратегії реформування бухгалтерського обліку у державному секторі, подальше удосконалення П(С)БОДС, забезпечення повноти висвітлення інформації про використання державних коштів у фінансовій звітності	Удосконалення нормативно-правового, інформаційно-аналітичного та кадрового забезпечення системи бухгалтерського обліку у державному секторі	Друга стратегія, поряд з інформаційною та нормативною складовою, виділяє організаційну та кадрову
Фінансове забезпечення реалізації	Джерела фінансування заходів - видатки на утримання відповідальних органів державної влади та залучення коштів Європейського Союзу та міжнародної технічної допомоги Світового банку	Джерела фінансування - видатки на утримання відповідальних органів та кошти міжнародної технічної допомоги, передбачені для надання консультативної і тренінгової підтримки	Обидві стратегії передбачають використання, поряд з внутрішніми фінансами, використання міжнародної підтримки
Ризики	Кадрові, технічні	Технічні, інформаційні, організаційні, кадрові	Друга стратегія, надає більш широкий спектр ризиків

Підсумовуючи викладене, необхідно зазначити, що власне модернізація системи бухгалтерського обліку у державному секторі виходить на новий виток розвитку шляхом розширення кола проблемних питань та принципів побудови бюджетного обліку, звертаючись до більш ґрунтовних і складно структурованих підсистем, які мають враховувати, разом з теоріями державного управління, економічної інтеграції, опортуністичної поведінки та інших, теорію інститутів і транзакційних витрат.

Так, кадрова та інформаційна недосконалість трансформується до проблем забезпечення якості технічного оснащення, науково-технологічного потенціалу, організаційної побудови й нестачі фінансового покриття наявних потреб, що, в свою чергу, обумовлює зростання ступеня непрогнозованості та спектру ризиків. За таких умов інститути, що відповідають за стратегічні напрями розвитку державного сектору економіки та сфери бухгалтерського

обліку як його важливої складової, мають залучати нові інституціональні механізми для вирішення нагальних питань (рис. 3).

Таким чином, реформування системи управління державними фінансами надає оновлені орієнтири стратегічного розвитку системи бухгалтерського обліку й фінансової звітності в державному секторі, які мають бути адаптовані під динамічні коливання бюджетних процесів, спричинені дією різноманітних факторів внутрішнього та зовнішнього впливу, та мають відповідати викликам міжнародної практики в цій галузі. Модернізація облікових систем сьогодні не обмежена завданнями забезпечення повноти, якості та достовірності інформації для узагальнення її та представлення у вигляді фінансової звітності на принципах приведення підходів до оцінки й обробки даних відповідно до міжнародних стандартів з метою надання користувачам для прийняття управлінських рішень.

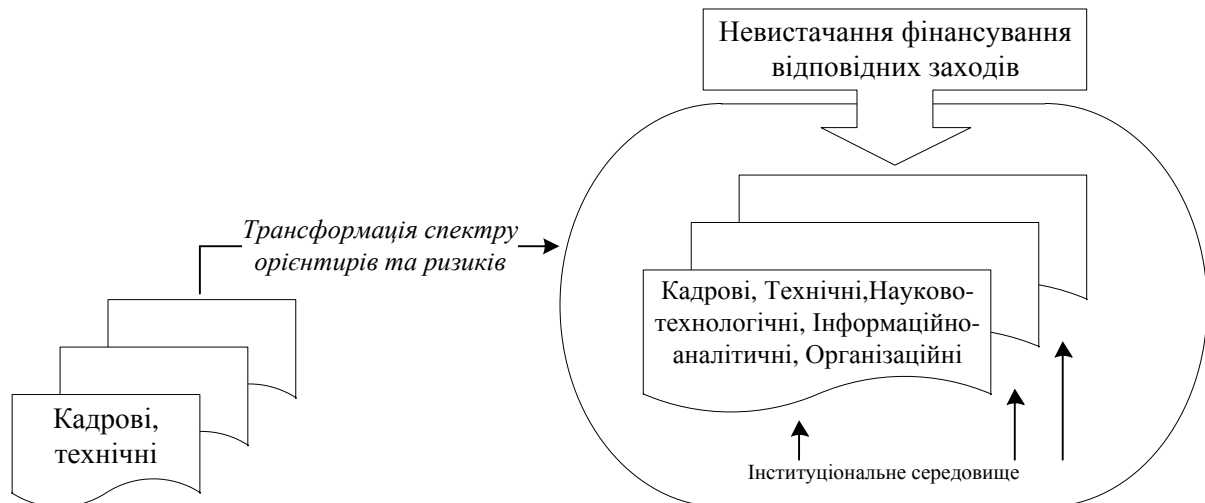


Рис. 3. Трансформація проблемного кола розвитку бухгалтерського обліку у державному секторі в стратегічному плані
Джерело: побудовано автором

Висновки

Сучасні виклики в межах дії ринкових та соціально-економічних інститутів демонструють необхідність впровадження механізмів, що ґрунтуються на врахуванні нормативно-правового, управлінського, інформаційно-аналітичного, організаційного, кадрового контурів у вирішенні державних завдань, зокрема, щодо питань оптимізації моделі управління державними фінансами.

Такий комплексний підхід дозволяє стверджувати, що модернізація системи

бухгалтерського обліку та фінансової звітності в державному секторі не може бути реалізована без побудови дієвого та адаптивного інституціонального середовища. Тому, ця проблематика залишатиметься на порядку денному в контексті розвитку компетенцій державних службовців, управлінців та представників бухгалтерських служб відповідних установ в середньостроковій перспективі, та буде виступати предметом подальших наукових досліджень.

KOLIESNICHENKO A.^{1*}

^{1*} Candidate of economic sciences, Associate Professor of the Department of Economic Analysis and Accounting, National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute", e-mail: anastasihipi@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-5007-9082

INSTITUTIONAL ASPECT OF MODERNIZATION OF THE ACCOUNTING AND FINANCIAL REPORTING SYSTEM IN THE PUBLIC SECTOR

Object. The key strategic documents developed to reform the public financial management and accounting system in the public sector, in the context of transformational transformation, a number of unresolved socio-economic problems and the lack of a set of effective institutions are reviewed. The aim is to identify key objectives for public sector accounting and financial reporting reform, to analyze strategic plans for modernizing the public sector accounting and financial reporting system, to disclose the key components needed to update it, and to substantiate the role of organizational and institutional components. **Method.** The theoretical and methodological basis of the study is the theory of public administration, institutional theory, as well as methods of generalization, analysis and systems approach. The information-analytical base is formed as a result of research of legislative acts of Ukraine, statistical and analytical reviews on a condition of budgetary system in the country, scientific works and

publications. **The results.** As a result of the study it can be concluded that the modernization of accounting and financial reporting in the public sector can not be implemented without building an effective and adaptive institutional environment, which in the context of market and socio-economic institutions requires an integrated approach by implementing mechanisms based on taking into account the regulatory and legal, managerial, information-analytical, organizational, personnel contours in solving public problems, in particular, the issues of optimizing the model of public finance management. **The practical significance** lies in the justification of the role of the institutional environment and the need for its further development to achieve the objectives set in the strategic plans and documents for the modernization of the accounting and financial reporting system in the public sector. This, in turn, is due to the entry of the institute of accounting to a qualitatively new level of development, which must meet the modern challenges of the micro and macro environment in which business entities operate.

Keywords: budget system, public finance, accounting, financial reporting, institutions, organization of budget accounting

REFERENCES

1. Verkhovna Rada 18 chervnya ukhvalyla Postanovy pro zvit ghj vykonannya zakony "Pro derzhavnyy byudzhnet na 2019 rik" (№3269-d) / Ukrinform. <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3047620-rada-pidtrimala-zvit-pro-vikonanna-derzbudzetu2019.html>
2. Doroshenko T. (2016) Transformatsiia struktury balansu biudzhetykh ustanov u konteksti modernizatsii systemy bukhgalterskoho obliku v derzhavnomu sektori [Transformation of the structure of the balance of budgetary institutions in the context of modernization of the accounting system in the public sector] / O.O. Doroshenko // Collection of scientific works of Uman National University of Horticulture. 2016. No 88. pp. 272-279.
3. Drebot O.M. (2010) Osoblivosti pobudovy sotsialno-oriyentovanoi ekonomiky u transformatsiynnyy period [Peculiarities of construction of socially-oriented economy in the transformation period] / O.M. Drebot // Visnyk of SevNTU: collection. Science. etc. No. 109/2010.
4. Zakravets O.O., Golovchenko N.V. Udoshkalennya organizatsiyi pratsi pratsivnykiv bukhgalterskoyi sluzhby budgetnykh ustanov [Improving the organization of work of employees of the accounting service of budgetary institutions] [Electronic resource]. URL: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=65557>
5. Kytaychuk T.G. Modernizatsiya bukhgalterskoho obliku v derzhavnomu sektori: problemy perekhidnoho period [Modernization of accounting in the public sector: problems of the transition period]. Ekonomika. Finansy. Menedzhment: aktualni pytannia nauky i praktyky. Vinnytsia, VNAU Publ., 2017, no.7, pp. 106–117
6. Kladnytska T.A. Osnovni napryamky reformuvannya systemy bukhgalterskoho obliku ta finansovoyi zvitnosti u budgetniy sferi [The main directions of reforming the system of accounting and financial reporting in the budget sphere]. [Electronic resource]. URL: <http://www.nbu.gov.ua>.
7. Lovinska L.G. Klasifikatsiya rahunkiv bukhgalterskoho obliku v derzhavnomu sektori za ekonomichnym zmistom u konteksti zaprovadzhennya novogo planu rahunkiv [Classification of accounting accounts in the public sector by economic content in the context of the introduction of a new chart of accounts] / LG Lovinska // Finance of Ukraine. 2016. №1 P.99-115.
8. Metelitsa V.M. Problemi pytannya modernizatsiyi obliku v derzhavnomu sektori Ukraini [Problem questions of modernization of accounting in the state sector of Ukraine]. / V.M. Metelitsa // Accounting and Finance of AIC. 2009. №4. <http://www.magazine.faaf.org.ua>.
9. Stepova T.G. Modernizatsiya systemy bukhgalterskoho obliku v derzhavnomu sektori: perevagy, nedoliky ta perspektyvy pokrashchennya roboty pratsivnykiv bukhgalterskikh sluzhb / T.G. Stepova, MI Ahmad, N.O. Ovodyuk // Economy and Society. - 2018. - Vip. 18. - pp. 1018-1025.
10. Strategiya reformuvannya systemi upravlinnya derzhavnimi finansami na 2017-2020 [Strategy for reforming the public financial management system for 2017-2020]. [Electronic resource]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/142-2017-p#n9>
11. Strategiya modernizatsiyi systemi bukhgalterskoho obliku ta finansovoyi zvitnosti v derzhavnomu sektori na period do 2025 [Strategy for modernization of the accounting and financial reporting system in the public sector until 2025]. [Electronic resource]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/437-2018-%D1%80>
12. Horunzhak N.M. (2009) Problemy ta peredumovy unifikatsiyi obliku v budgetniy sferi [Problems and preconditions of unification of accounting in the budget sphere] / NM Khorunzhak // Halytskyi ekonomichnyi visnyk. - 2009. - No 2. - pp. 152-156.
13. Shara E.Y. Bukhgalterskiy oblik u budzhetykh ustanovah i organizatsiyakh [Accounting in budgetary institutions and organizations: textbook. way]. / E. Yu. Shara, OM Andrienko, LI Zhideeva. - Kyiv: Center for Educational Studies, 2011. - 440 p.

Стаття надійшла до редакції: 05.10.2020

Received: 2020.10.50

УДК 336.330.3

СТРИГУЛЬ Л.С.^{1*}, ДОРОМАНДЖИ А.В.², СТРИГУЛЬ А.А.³

^{1*} к.е.н., доцент, доцент кафедри економічного аналізу та обліку, ННІ ЕММБ Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», e-mail: bosova.larisa@gmail.com, ORCID ID:0000-0003-2343-4234

² магістр ННІ ЕММБ, Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», e-mail: nastia_doromandzhy@ukr.net

³ студент 3-го курсу ННІ ЕММБ, Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», e-mail: astrighul@ukr.net

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ РЕСУРСНОЇ БАЗИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ КОМУНАЛЬНОЇ ФОРМИ ВЛАСНОСТІ

Мета. Робота присвячена дослідженню проблеми формування ресурсної бази фінансового забезпечення підприємств комунальної форми власності в умовах децентралізації та розробці напрямків залучення інвестицій, та шляхів їх перетворення в ефективний інструмент соціально-економічного розвитку. **Методика.** Для вирішення даної наукової проблеми застосовано методи: ретроспективний; структурний; порівняльного аналізу емпіричних даних; графічно-аналітичний; абстрактно-логічного узагальнення. **Результати.** У роботі досліджено і проаналізовано проблеми та чинники формування ресурсної бази фінансового забезпечення вітчизняних комунальних підприємств метрополітену. **Наукова новизна.** У процесі аналізу формування ресурсної бази фінансового забезпечення діяльності підприємств метрополітену комунальної форми власності запропоновано впровадження нових механізмів фінансування, що сприятиме підвищенню ефективності їх функціонування, наданню якісних суспільних послуг та ефективному використанню бюджетних коштів. **Практична значимість.** Окремі результати та висновки статті можуть бути використані органами місцевої влади та місцевого самоврядування для реалізації напрямків залучення фінансових ресурсів, та шляхи їх перетворення в ефективний інструмент соціально-економічного розвитку підприємств метрополітену.

Ключові слова: фінансове забезпечення, комунальні підприємства, інвестиції, фінансові ресурси, ресурсна база, транспортні підприємства, метрополітен, бюджетне фінансування

Постановка проблеми

Проблема фінансового забезпечення підприємств комунальної власності, необхідність пошуку нових підходів та шляхів фінансового оздоровлення, оновлення принципів господарювання для подолання недосконалості механізму неефективності та несвоечасності фінансування потребує розробки нових фінансових стратегій підвищення інвестиційної активності в умовах звуження внутрішнього ринку, дефіциту матеріальних і фінансових ресурсів, низького рівня конкурентоспроможності підприємств. Загальнодержавна програма реформування і розвитку житлово-комунального господарства запроваджується майже з моменту отримання незалежності, але наявних позитивних результатів щодо її

використання практично не помітно, оскільки загальна кількість проблемних нагальних місць з кожним роком лише зростає, а джерел фінансування для їх усунення катастрофічно не вистачає. Серед великої кількості об'єктів комунальної власності окремої та вагомої допомоги потребують комунальні підприємства метрополітену (Київський, Харківський, Дніпровський), сучасні за призначенням та технічним обладнанням транспортні підприємства, що є складним комплексом численних інженерних споруд, які забезпечують швидкісний безпечний рух поїздів і масове перевезення пасажирів і проблеми фінансування цих підприємств в напрямку оновлення рухомого складу крім всього іншого пов'язані з безпекою перевезень громадян, та є державними стратегічними об'єктами. Отже, враховуючи

вищевикладене проблема фінансового забезпечення підприємств комунальної власності надання послуг перевезення метрополітеном потребує подальших досліджень, особливо в умовах розширення повноважень органів місцевого самоврядування.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Теоретичним та практичним аспектам проблеми фінансового забезпечення підприємств комунальної форми власності на сучасному етапі в науковій літературі приділяється значна увага. Вагомий внесок у розвиток теорії інвестицій здійснили вітчизняні та зарубіжні вчені: О. Амоша, Г. Асхауер, Б. Батлер, Р. Баззел, І. Бланк, Є. Бойко, М. Бойко, А. Вічевич, І. Герчикова, Є. Голубков, М. Данилюк, В. Долішній, П. Зав'ялов, Г. Клейнер, М. Козоріз, Л. Лабскер, О. Лапко, Дж. Лінтер, Г. Маркович, Я. Мелкумов, Л. Мельник, В. Мікловда, І. Недін, Е. Нікбахт, Петерсон, М. Розенберг, Р. Ружанський, Солоу, Є. В. Тамбовцев, О. Устенко У. Шарп., Й. Шумпетер та інші. Але теорія та практика процесу залучення коштів для підприємств комунальної власності має певну специфіку і потребує подальшого дослідження, з урахуванням існуючих сучасних складних реалій діяльності та законодавчої та обліково-податкової бази України.

Формулювання мети статті

Робота присвячена дослідженню проблеми формування ресурсної бази фінансового забезпечення підприємств комунальної форми власності в умовах децентралізації та розробці напрямків залучення інвестицій, шляхи їх перетворення в ефективний інструмент соціально-економічного розвитку.

Виклад основного матеріалу

На сьогодні основу фінансового забезпечення місцевого самоврядування становить комунальна власність. Комунальна власність – це конкретне майно, фінансові та інші ресурси, що належать територіальній громаді. Відносини органів місцевого самоврядування з комунальними підприємствами будуються на засадах їх

підпорядкованості, підзвітності та підконтрольності.

Комунальним підприємством в Україні є самостійний господарюючий статутний суб'єкт, що може здійснювати виробничу, науково-дослідну та комерційну діяльність із метою одержання відповідного прибутку (доходу) [1].

Об'єктами комунальної власності є майно органів місцевого самоврядування, комунальні підприємства та організації, майнові частки в статутних фондах господарських товариств, природні ресурси, об'єкти соціальної інфраструктури, місцевий бюджет, позабюджетні фонди, цінні папери, що складають матеріальну та фінансову основу місцевого самоврядування та використовуються для забезпечення соціально – економічних потреб населення. У комунальній власності перебувають заклади соціальної сфери, майно органів місцевого самоврядування, підприємства житлово-комунального господарства, транспорту.

Фінансування комунальних господарств здійснюється за рахунок бюджетних коштів. Повністю на основі бюджетних асигнувань фінансується господарство впорядкування місцевих шляхів, зелених насаджень та санітарна очистка населених пунктів. Підприємствам водопровідно-каналізаційного господарства бюджетні кошти виділяються виключно на капітальні вкладення, фінансування яких здійснюється також за рахунок амортизаційних відрахувань, прибутку та довгострокових кредитів. Миський пасажирський транспорт, житлове господарство і теплоенергетика одержують бюджетні дотації (на покриття експлуатаційних витрат, на капітальний ремонт, на придбання нового рухомого складу, на капітально-відновлювальні роботи, на покриття різниці в тарифах на тепло та інші.). З метою модернізації та технологічного переозброєння підприємства комунального господарства можуть залучати кредитні ресурси.

Загальне визначення поняття «місцеві фінанси» в межах якої відбувається фінансування підприємств комунальної сфери: «фінансові ресурси підприємств комунальної форми власності – фонди грошових ресурсів, які утворюються підприємствами, що належать органам місцевого самоврядування різних рівнів,

використовуються відповідно до законодавства і рішень органів місцевого самоврядування» [2, с. 32].

До комунальних підприємств відносяться підприємства транспорту розташовані лише в трьох містах нашої країни – це Київський метрополітен, який розпочав свою роботу у 1960 році, Харківський метрополітен – у 1975

році та Дніпровський – у 1979 році. На сьогодні це стратегічні об'єкти міст-мільйонників та держави в цілому, які виконують не лише вагому економічну, але й високу соціально-безпекову функцію для населення цих регіонів (табл. 1).

Таблиця 1

Загальні характеристики діяльності підприємств метрополітену України

Комунальне підприємство	Кількість			Експлуатаційна довжина ліній, км	Середньодобові перевезення (млн.пас.)	Кількість населення міста, млн. осіб	Кількість ліній / станцій, що будуються
	ліній	станцій	пересадочних вузлів				
Київський метрополітен	3	52	3	67,5	1,36	2,868	1/8
Харківський метрополітен	3	30	3	38,7	0,607	1,451	1/5
Дніпровський метрополітен	1	6	немає	7,8	0,204	0,993	0/3

Загальні характеристики підприємств метрополітену свідчать про високий рівень затребуваності такого виду транспорту у населення міст, але якщо у Києві та Харкові метро розвивається, розширюється та покриває значні відстані, то ситуація в Дніпрі значно гірша, послугами метро користується лише п'ята частина містян, що відбивається

не лише у вигляді незручності та недосконалості схем перевезень, але й на окупності транспортного підприємства взагалі. На сьогодні комунальні підприємства метрополітену перебувають у кризовому стані, про що свідчить збитковість їх роботи (табл. 2).

Таблиця 2

Фінансові результати діяльності за 2019 рік

Комунальне підприємство	Чистий дохід від реалізації, тис. грн.	Собівартість реалізованих послуг, тис. грн	Прибуток (збиток), тис. грн
Київський метрополітен	3 389 499	4 389 454	(635 529)
Харківський метрополітен	1 285 973,0	1 545 255,0	(266 764,0)
Дніпровський метрополітен	19 746	168 402	3 163

Дані фінансової звітності суб'єктів господарювання комунальної власності КП «Київський метрополітен» та КП «Харківський метрополітен», функції управління якими закріплені за Департаментами інфраструктури відповідних міських рад свідчать про значне перевищення витратної складової на функціонування метрополітену через невідповідність тарифної

політики, регульованою Уповноваженим органом управління цінами та тарифами. Якщо регульовані ціни та тарифи не забезпечують нормального функціонування і розвитку підприємства, Уповноважений орган управління компенсує втрати підприємства за рахунок коштів відповідних бюджетів. Таким чином фактично підприємство працює на принципах госпрозрахунку та компенсації

втрат доходів за пільговий проїзд в метрополітені із відповідного бюджету за окремим рішенням.

Вартим уваги є той факт, що муніципальне управління може здійснюватися у різних організаційних формах, які в сукупності утворюють єдину модель системи місцевого самоврядування, за допомогою якої у рамках усієї країни вирішуються питання місцевого значення. Під моделлю місцевого самоуправління розуміється форма організації влади територіальною громадою з метою найбільш ефективного вирішення питань місцевого значення [3, с.26].

Ситуація КП «Дніпровський метрополітен» також є кризовою, але є певні особливості - не дивлячись на наявність прибутку, загалом діяльність метрополітену є збитковою, бо доходи від реалізації послуг майже у 1,5 рази навіть менше адміністративних витрат (28718 тис. грн.) і лише за рахунок отриманих операційних доходів підприємства одержаний прибуток у розмірі 3 163 тис.грн.

В сучасних умовах господарювання основних інфраструктурних об'єктів транспорту спостерігається низька ефективність функціонування комунальної власності, зокрема метрополітену. Проблема полягає насамперед у застарілій матеріально-технічній базі, яка не була модернізована з часів незалежності, та потребує колосальних інвестиційних вкладень в її оновлення та розвиток. Високий рівень зношеності основних фондів за структурними елементами КП «Харківський метрополітен» представлено на рис.1. Дослідження фінансового забезпечення та стану господарювання комунальних підприємств метрополітену довело, що у сучасних економічних умовах держава і територіальні громади не можуть в достатній мірі підтримувати належний рівень функціонування об'єктів комунальної інфраструктури, насамперед через нестачу бюджетних коштів.

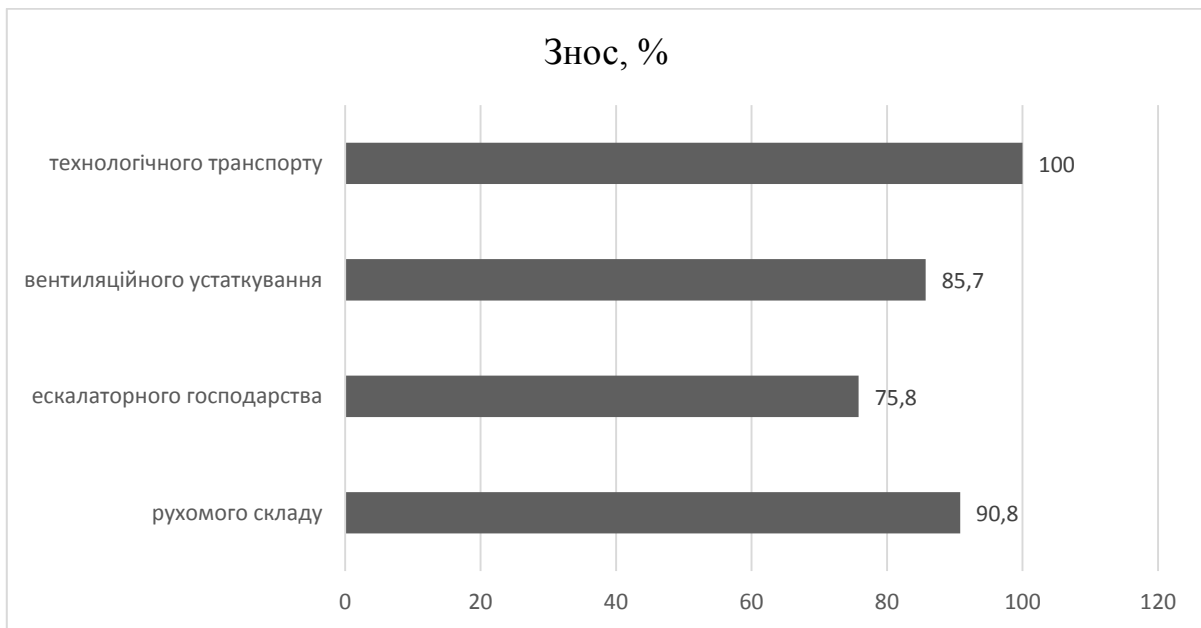


Рис. 1 – Знос основних фондів КП «Харківський метрополітен»,%

Отже, ПрАТ «Науково-виробниче Основними причинами недосконалості механізму фінансування і неефективності здійснення послуг є: високий рівень зносу основних засобів, відсутність грошових коштів хоча б для часткової заміни обладнання і комплектуючих, непослідовність

і різка хаотичність дій центральної та місцевої влади в реформуванні, громіздкість управлінських структур і витрат на їх утримання, прорахунки в політиці ціноутворення та тарифів.

Таким чином, низький рівень оновлення основних засобів, значні витрати на

утримання інфраструктурних мереж та управлінських структур разом із недосконалою тарифною політикою і значним рівнем недофінансування є основними перешкодами залучення інвестицій, кредитних ресурсів та здійснення повноцінної діяльності комунальних підприємств. Тому питання залучення інвестиційних ресурсів у комунальні підприємства метрополітену та їх модернізація залишається актуальним.

Основним джерелом формування фінансових ресурсів підприємств комунального господарства є:

- власні кошти: статутний фонд, амортизаційні відрахування, резервний фонд, валовий дохід, прибуток, кошти від реалізації майна;

- залучені кошти: бюджетні асигнування, кредити банків, кредиторська заборгованість, страхові відшкодування, благодійні внески.

Таким чином формування та облік власного капіталу на підприємствах різної організаційно-правової форми має свої особливості. Дослідження цих особливостей є важливим елементом удосконалення методології обліку капіталу. Система формування та обліку капіталу, що існує в Україні на даному етапі має недоліки. [4, с. 16].

Склад і структура фінансових ресурсів, правильний вибір тактики і стратегії управління – значні фактори фінансової стійкості підприємства. Чим більше у підприємства власних фінансових ресурсів (або надходжень), що формуються на його рахунку, тим більша впевненість у збереженні ним фінансової стійкості. При цьому важливий не лише загальний обсяг фінансування, а й структура його розподілу, особливо та частка, яка спрямовується на розвиток підприємства [5, с. 520].

Підприємства житлово-комунальної власності за сьогоденних економічних умов здебільшого є збитковими за рахунок недостатнього фінансування. Однією з основних причин низької рентабельності комунальних підприємств є застаріла матеріально-технічна база. Тому необхідною умовою для ефективного функціонування підприємств комунального сектору є їх модернізація, що потребує відповідного фінансового забезпечення. Для якісного реформування комунальних підприємств недостатньо власних фінансових ресурсів,

тому вкрай важливим є формування нового механізму фінансування, активнішого залучення інвесторів у дану сферу [6, с. 858].

Підхід до інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємства включає наступні напрямки: розрахунок інтегрального показника інвестиційної привабливості окремого господарюючого об'єкту на основі даних про результати його виробничо-господарської діяльності; розрахунок інтегрального показника інвестиційної привабливості галузі на мезоекономічному рівні (в межах певного регіону); оцінка рівня інвестиційної привабливості галузі шляхом розрахунку комплексного показника інвестиційної привабливості галузі на мезорівні з урахуванням коригуючих коефіцієнтів впливу внутрішніх й зовнішніх ризиків [7, с. 94].

Сучасний світовий досвід свідчить, що кожен відсоток зростання інвестицій (відносно їх частини у ВВП) забезпечує зростання ВВП на 0,2-0,3%. При цьому не слід мати частку іноземних інвестицій більш ніж 6% від ВВП, а взагалі на рівні держави і підприємств на накопичення необхідно направляти не менше 15-20% ВВП [8, с. 51].

Інструментами залучення інвестиційних ресурсів у галузь ЖКГ можуть бути комунальні позики, фінансові кредити, інвестиційно-податковий кредит, міжбюджетні трансферти, приватні, зокрема іноземні, вкладення тощо. Через обмеженість та недостатність внутрішніх інвестиційних ресурсів (загальний обсяг необхідних фінансових ресурсів для модернізації галузі сягає 150 млрд дол. США) актуальності набуває питання залучення коштів міжнародних фінансових організацій (МБРР, ЄБРР та ін.). Проте сьогодні іноземні капіталовкладення в комунальну сферу, незважаючи на успіх їх реалізації, мають одинокий характер. Так, незахищеність інтересів потенційного інвестора, недосконалість вітчизняного законодавства, високий рівень податкового навантаження створює непривабливий інвестиційний клімат, забезпечення якого повинна здійснити держава [9, с. 38].

Іноземні інвестиції можна поділити на два види: портфельні і прямі іноземні інвестиції (ПІІ). Портфельні інвестиції – це інвестиції в купівлю цінних паперів – це можуть бути акції, облігації, ф'ючерси, але через низький

рівень розвиненості в Україні фондового ринку, частина портфельних інвестицій йде в купівлю державних облігацій (в держборг). ПІІ – це інвестиції, які більше йдуть у створення нового підприємства або купівлю реального бізнесу, які можна розділити на два види: «Грінфілд» (greenfield) і «Браунфілд» (brownfield). У світі «Грінфілд» і «Браунфілд» приблизно 50/50. «Грінфілд» – це будівництво нового заводу з нульового рівня (будівництво, закупівля обладнання та машин, дороги, лінії електропостачання). «Браунфілд» – це інвестиції в купівлю готового бізнесу. У більшості випадків у бізнесі відбувається зміна власника без будь-якого збільшення виробничих потужностей. «Браунфілд» більше характерні для розвинених країн, де створена більша кількість виробничих потужностей. «Грінфілд» важливі для країн, де кількість потужностей менше. Наприклад саме для України більш доцільне залучення «Грінфілд», однак вітчизняні політики зосереджені на залученні інвестицій «Браунфілд».

Але на відміну від наявного інструментарію інвестування в сферу ЖКХ, залучення іноземних інвестицій в діяльність комунальних підприємств метрополітену, носить достатньо складний характер через певні обмеження в законодавчій та обліково-податковій базах, в межах яких здійснюється діяльність цих підприємств, які крім своєї економіко-соціальної функції ще є стратегічними об'єктами держави. Тому для вирішення даного питання активізація процесів залучення інвестицій повинна враховувати специфіку і обмеження накладені високим рівнем соціально-безпекової функції для населення певних регіонів України.

Робота по оновленню основних засобів метрополітену та покращення якості послуг повинна проводитися не за рахунок збільшення кредиторської заборгованості підприємств з платежів до бюджету, а за рахунок участі в державних і муніципальних програмах, спрямованих на вирішення цієї проблеми, і залучення приватних інвестицій.

До інструментарію залучення фінансових ресурсів комунальних підприємств метрополітену доцільне до застосування на деяких елементах господарюючого об'єкту на основі контрактів життєвого циклу.

Залученню інвестицій в фінансування підприємства повинна сприяти інвестиційна

програма організації комплексу з розвитку системи транспортної інфраструктури, тобто визначається органами місцевого самоврядування для організації комплексу програма фінансування будівництва, модернізації системи транспортної інфраструктури.

З метою однакового підходу до планування інвестиційної діяльності в організації транспортної інфраструктури доцільно розробляти єдиний інвестиційний план Департаментами інфраструктури відповідних міських рад. У плані рекомендується передбачати обсяги і напрямки інвестицій, джерела фінансування, очікуваний обсяг доходів від інвестиційної діяльності. Більш того, для конкретних проектів можуть бути вказані актуальні моделі державно-приватного партнерства (ДПП).

Однією з найбільш ефективних форм державно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі є концесія, що сприяє залученню приватних інвестицій, що є одним з дієвих механізмів у вирішенні проблем зносу інфраструктури транспортного комплексу. В умовах дефіциту бюджету муніципальних органів у сфері транспортної інфраструктури при управлінні комунальною інфраструктурою пропонується до використання в якості моделі ДПП одна з форм концесії - контракт життєвого циклу.

При укладанні з уповноваженим органом місцевого самоврядування Департаментами інфраструктури відповідних міських рад на конкурсних засадах контракту життєвого циклу приватний партнер займається управлінням об'єктом протягом його терміну життєвого циклу.

Управління об'єкта містить під собою процес, що включає в себе модернізацію об'єкта і його експлуатацію. У свою чергу уповноважений орган місцевого самоврядування здійснює оплату за проектом рівними частками після введення об'єкта після його модернізації в експлуатацію за умови підтримки приватним партнером об'єкта відповідно до заданих функціональних вимог. Для реалізації цього механізму на рівні муніципального органу необхідно прийняти нормативно-правові акти, що регулюють дану процедуру, затвердити реєстри видаткових зобов'язань.

Конкурс на укладення контракту життєвого циклу дозволяє виключити кілька

конкурсів, які проводилися б окремо для проектування, модернізації, експлуатації об'єкта при традиційній схемі державного контракту. Таким чином, муніципальне утворення одного разу готує необхідну конкурсну документацію і перекладає ризик не підготовки проектної документації, порушення термінів по проекту та інші на приватного інвестора.

У свою чергу, приватний інвестор мотивований на якісну роботу на всіх стадіях контракту життєвого циклу, виплати за проектом органи місцевого самоврядування проводять з початку експлуатації об'єкта, при цьому розмір оплати може зменшуватися в разі недотримання функціональних вимог і параметрів. Переваги контракту життєвого циклу та особливості його впровадження представлені на рис. 2.

Переваги та особливості впровадження контракту життєвого циклу (КЖЦ)	
Переваги КЖЦ	Особливості впровадження КЖЦ
Контракт життєвого циклу охоплює всі основні етапи функціонування об'єкта: проектування, модернізацію, експлуатацію.	Використання КЖЦ циклу суттєво економить час та фінансові витрати на організацію конкурсів. У муніципального органу немає необхідності нести витрати на контролювання всіх етапів управління об'єктом, достатньо оцінити отриманий результат.
Управлінські ризики, пов'язані з проектуванням при модернізації та експлуатації держава перекладає на приватного партнера.	Приватний партнер є вільним у виборі проектних і технічних рішень.
У комунального партнера при використанні КЖЦ при модернізації не виникає необхідності відразу резервувати в бюджеті значну суму на інфраструктурний об'єкт.	Оплата відбувається з моменту введення об'єкта в експлуатацію та розбита на більш дрібні транші, які виплачуються у встановлені тимчасові періоди. Причому об'єкт повинен бути не просто зданий, він повинен функціонувати. Таким чином, це ідеальна модель в умовах бюджетного дефіциту.
Приватний партнер, може розраховувати на гарантовані платежі з бюджету муніципального органу.	Приватний партнер, вигравши один конкурс, укладає КЖЦ, виконавши зобов'язання якого, він може розраховувати на гарантовані платежі з бюджету муніципального органу.
Умови договору, щодо КЖЦ можуть передбачати заморожування платежів	Коли об'єкт не може використовуватися передбачається накладення штрафів за низькі споживчі якості об'єкта.
Ризик нестачі попиту на послуги, що надаються при використанні об'єкта за призначенням у приватного партнера відсутній.	Оператором об'єкта КЖЦ є експлуатаційна організація, яка отримує плату за надані послуги при використанні об'єкта.
КЖЦ не включає в себе питання оперування.	КЖЦ не включає збір плати з населення приватним партнером за користування інфраструктурним об'єктом.
Права власності на об'єкт транспортної інфраструктури залишаються у муніципального органу.	Залежно від специфіки конкретного проекту права власності на об'єкт транспортної інфраструктури залишаються у муніципального органу.
Тягар утримання об'єкта лежить на приватному партнері.	Модернізація об'єкта - пряма зацікавленість приватного інвестора, який займається самостійною розробкою проектно-кошторисної документації, виконанням задуманих технічних рішень може оптимізувати процес управління об'єктом шляхом впровадження нових технологій, що збільшують його довговічність.
Використання КЖЦ для фінансування проекту завдяки наявності фінансових зобов'язань муніципального органу приватному інвестору дає можливість залучати позикові кошти на більш вигідних умовах.	Механізм використання в якості забезпечення кредиту права за КЖЦ підвищить відповідальність муніципального органу при виборі партнерів, з одного боку, з іншого боку, приватні інвестори повинні обережніше підходити до питань залучення кредитних коштів під заставу власного бізнесу.

Рис. 2 – Переваги контракту життєвого циклу підприємств

Контракт життєвого циклу як модель державно-приватного партнерства пропонується використовувати при управлінні, наприклад, електричними мережами, вентиляційними мережами,

наданням ремонтних послуг, модернізацією існуючих об'єктів та іншою інфраструктурою транспортного підприємства, експлуатація яких соціально значуща. Перекладаючи все, в тому числі експлуатаційні ризики, на

приватного інвестора, уповноважений орган місцевого самоврядування визначає основні технічні та функціональні показники об'єкта контракту життєвого циклу і контролює їх дотримання на стадії експлуатації. Такими функціональними показниками можуть бути: певна пропускна здатність вентиляційних мереж, ступінь готовності та якість об'єктів модернізації, якість надання ремонтних послуг, розташування комунікацій і т. і. Необхідно відзначити, що відповідно до запропонованої моделі введений в експлуатацію об'єкт протягом терміну дії контракту життєвого циклу, перебуваючи на обслуговуванні приватного інвестора, буде

Висновки

Результатом авторського дослідження є теоретичне узагальнення та вирішення наукової проблеми обґрунтування теоретичних засад формування фінансового забезпечення комунальних підприємств транспорту, для чого проаналізований нинішній стан КП «Київський метрополітен», КП «Харківський метрополітен» та КП «Дніпровський метрополітен» і запропоновано шляхи вирішення актуальних завдань пов'язаних з удосконаленням механізму формування залучення інвестиційних коштів. Результати дослідження дозволили сформулювати висновки і пропозиції.

На сьогодні основу фінансового забезпечення місцевого самоврядування становить комунальна власність. Фінансування комунальних господарств здійснюється за рахунок бюджетних коштів.

Загальні характеристики підприємств метрополітену свідчать про високий рівень затребуваності такого виду транспорту у населення міст, але на сьогодні комунальні підприємства метрополітену перебувають у кризовому стані, про що свідчить збитковість їх роботи. В сучасних умовах господарювання основних інфраструктурних об'єктів транспорту спостерігається низька ефективність функціонування метрополітену. Проблема полягає насамперед у застарілій матеріально-технічній базі, яка не була модернізована з часів незалежності, та потребує колосальних інвестиційних вкладень в її оновлення та розвиток.

використовуватися відповідно до функціонального призначення експлуатаційною організацією. Під експлуатаційною організацією маються на увазі підприємства транспортного комплексу муніципального органу.

Причому, комунальне підприємство може брати участь в контракті життєвого циклу в якості партнера з боку муніципального органу як особа, уповноважена органом місцевого самоврядування. Використовуючи об'єкти контракту життєвого циклу, підприємство надає послуги населенню, оплачувані з урахуванням інвестиційної складової.

Основними причинами недосконалості механізму фінансування і неефективності здійснення послуг є: високий рівень зносу основних засобів, відсутність грошових коштів хоча б для часткової заміни обладнання і комплектуючих, непослідовність і різка хаотичність дій центральної та місцевої влади в реформуванні, громіздкість управлінських структур і витрат на їх утримання, прорахунки в політиці ціноутворення та тарифів.

Низький рівень оновлення основних засобів, значні витрати на утримання інфраструктурних мереж та управлінських структур разом із недосконалою тарифною політикою і значним рівнем недофінансування є основними перешкодами залучення інвестицій, кредитних ресурсів та здійснення повноцінної діяльності комунальних підприємств. Тому питання залучення інвестиційних ресурсів у комунальні підприємства метрополітену та їх модернізація залишається актуальним.

Залучення іноземних інвестицій в діяльність комунальних підприємств метрополітену, носить достатньо складний характер через певні обмеження в законодавчій та обліково-податковій базах, в межах яких здійснюється діяльність цих підприємств, які крім своєї економіко-соціальної функції ще є стратегічними об'єктами держави. Тому для вирішення даного питання активізація процесів залучення інвестицій повинна враховувати специфіку і обмеження накладені високим рівнем соціально-безпекової функції для населення певних регіонів України.

До інструментарію залучення фінансових ресурсів комунальних підприємств

метрополітену запропоновано до ефективності функціонування комунальних застосування та обґрунтовано модель підприємств метрополітену, надання якісних державно-приватного партнерства на основі суспільних послуг та ефективному контрактів життєвого циклу. використанню бюджетних коштів.

В цілому, впровадження нових механізмів фінансування сприятиме підвищенню

STRIGUL L.S.^{1*}, DOROMANJI A.V.², STRIGUL A.A.³

1* Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economic Analysis and Accounting, UNI EMMB National Technical University "Kharkov Polytechnic Institute", e-mail: bosova.larisa@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-2343-4234

2 magistr of the UNI EMMB, National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute", e-mail: nastia_doromandzhy@ukr.net

3 3rd year student at UNI EMMB, National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute", e-mail: astrighul@ukr.net

PROBLEMS OF FORMATION OF THE RESOURCE BASE OF FINANCIAL SUPPORT FOR THE OPERATIONS OF THE ENTERPRISES OF THE COMMUNAL FORM OF PROPERTY

Purpose. The work is devoted to the study of the problem of the formation of a resource base for financial support of enterprises of communal ownership in the context of decentralization and the development of directions for attracting investments, and ways of transforming them into an effective tool for social and economic development.

Methodology. To solve this scientific problem, the following methods were used: retrospective; structural; comparative analysis of empirical data; graphical and analytical; abstract logical generalization. **Results.** The paper investigates and analyzes the problems and factors of the formation of the resource base of the financial support of domestic utilities of the underground. **Scientific novelty.** In the process of analyzing the formation of a resource base for financial support of the activities of municipal metro enterprises, it is proposed to introduce new financing mechanisms, which will improve the efficiency of their functioning, the provision of high-quality public services and the effective use of budget funds. **Practical significance.** Certain results and conclusions of the article can be used by local authorities and local governments to implement the directions of attracting financial and ways of transforming them into an effective tool for the socio-economic development of metro enterprises.

Keywords: financial support, utilities, investments, financial resources, resource base, transport enterprises, metro, budget financing

REFERENCES

1. Kolodij L.V. (2015) *Zarubizhnyj dosvid rozvytku miscevykh finansiv* [Foreign experience in the development of local finance] / L.V. Kolodij // *Materialy Vseukrajinsjkoji naukovo-praktyčnoji konferenciji «Rozvytok finansovoji systemy Ukrainy v umovakh ekonomichnykh peretvorenj»*. – Kyjiv : KNTEU, 2015. – S. 30-32.
2. Ghaponjuk M. A. (2002) *Miscevi finansy: Navch.-metod. posibnyk dlja samost. vyvch. dysc.* [Local finances: Teaching method. manual for self. studied dist.] / M. A. Ghaponjuk, V. P. Jacjuta, A. Je. Burjachenko, A. A. Slavkova. – K.: KNEU, 2002. – 184 s.
3. Stryghulj L. S. (2014) *Osoblyvosti formuvannja ta obliku vlasnoho kapitalu na pidpryjemstvakh riznykh orghanizacijno-pravovykh form* [Features of formation and accounting of own capital at the enterprises of various organizational and legal forms] / L.S.Stryghulj, K.O.Panchevka // *Visnyk NTU "KhPI" : zb. nauk. pr. Temat. vyp. : Tekhnichnyj prohres ta efektyvnij vyrobnyctva*. – Kharkiv : NTU "KhPI". – 2014. – # 65 (1107). – S. 12-17.
4. Stryghulj L. S. (2016) *Ekonomiko-metodyčne zabezpečennja ocinky dostatnosti finansovykh resursiv pidpryjemstva v suchasnykh umovakh ghospodarjuvannja* [Economic and methodological support for assessing the adequacy of financial resources of the enterprise in modern business conditions] [Elektronnyj resurs] / L. S. Stryghulj // *Ghlobalni ta nacionalni problemy ekonomiky : elektron. nauk. vyd.* – 2016. – Vyp. 10. – S. 516-520. – Rezhym dostupu: <http://global-national.in.ua/archive/10-2016/107.pdf>, viljnyj (data zvernennja 02.03.2017 r.).
5. Tverdij O.V. (2017) *Problemy zaluchennja investycij v zhytlovo-komunaljne ghospodarstvo ta shljakhy jikh podolannja* [Problems of attracting investments in housing and communal services and ways to overcome them] /

- O.V. Tverdij // Ljvivs'kyj nacional'nyj universytet imeni Ivana Franka. Young Scientist : Ekonomichni nauky. – Ljviv, 2017. – # 3(43). – S. 855-859.
6. Brjukhovec'ka N.Ju. (2019) *Investycijna aktyvnist' pidpryjemstv z vyrobnyctva produkciji z vysokoju dodanoju vartist'ju v umovakh obmezhenykh rynkiv: paradyghma ta mekhanizmy zabezpechennja: monohrafija* [Investment activity of enterprises with production of products with high added value in the conditions of limited markets: paradigm and mechanisms of maintenance: monograph] / N.Ju. Brjukhovec'ka, I.P. Buljejev ta in.; NAN Ukrajinu, In-t ekonomiky prom-sti. – Kyjiv, 2019. – 388 s.
7. Stryghulj L.S. (2012) *Napryamky udoskonalennja metodychnogho pidkhodu do ocinky investycijnoji pryvablyvosti pidpryjemstva* [Directions for improving the methodological approach to assessing the investment attractiveness of the enterprise] / O. V. Manojlenko, L. S. Stryghulj // Stalyj rozvytok ekonomiky. – 2012. – # 7 (17). – S. 88-94.
8. Dubas A.O. (2013) *Mekhanizm investuvannja pidpryjemstv zhytlovo-komunal'nogho ghospodarstva* [The mechanism of investment of housing and communal services] / A. O. Dubas L. A. Novikova // Investyciji: praktyka ta dosvid. Ekonomichna nauka. – Kyjiv, 2013 – # 11. – S. 35-38.

Стаття надійшла до редакції: 27.08.2020
Received: 2020.08.27

ПОВЕДІНКОВА ЕКОНОМІКА / BEHAVIORAL ECONOMY

УДК 378.14 (430)

МАРЦЕНЮК Л.В.^{1*}

*д-р екон. наук, доцент, професор кафедри економіки та менеджменту Дніпровського національного університету імені В. Лазаряна, e-mail: rwinform1@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-4121-8826

ДУАЛЬНА ОСВІТА ЯК ЗАСІБ ЕФЕКТИВНОГО ПОЄДНАННЯ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ

В статті визначено основні аспекти організації дуальної форми здобуття освіти в Україні. Проаналізовано моделі організації системи дуальної освіти в провідних країнах світу. Визначено, що саме дуальна форма може стати вирішенням проблем сьогодення у взаємовідносинах між навчальним закладом, здобувачем освіти та роботодавцем. **Метою статті** є визначення переваг та недоліків дуальної освіти для всіх учасників її організації. **Методика.** Для вирішення даної наукової проблематики використано: структурний метод; порівняльний аналіз; абстрактно-логічне узагальнення. **Результати.** Здійснено аналіз сутності дуальної освіти, можливих моделей її організації, а також виявлені переваги та недоліки даної форми здобуття освіти. Доведено, що впровадження дуальної форми здобуття освіти у є запорукою підвищення якості підготовки фахівців з урахуванням вимог роботодавців. Здобувачі дуальної форми освіти мають більше шансів отримати своє перше робоче місце після здобуття освіти. Заклади вищої освіти підвищують свою конкурентоздатність на ринку освітніх послуг, адже при організації дуальної освіти відбудеться оновлення навчальних планів, які будуть пристосовані до потреб суб'єктів господарювання. Установи та організації, що співпрацюватимуть із закладами вищої освіти в межах організації дуальної форми навчання, підвищать свій імідж та рейтинг серед споживачів як передові осередки, що підтримують прогресивні форми навчання. **Практична значимість:** отримані результати можуть бути використані закладами вищої освіти, суб'єктами господарювання та здобувачами освіти в разі залучення до дуальної форми здобуття освіти.

Ключові слова: освіта; дуальна освіта; дуальність; форми здобуття освіти; методи здобуття освіти

Постановка проблеми

Освіта є основою інтелектуального, духовного, фізичного і культурного розвитку особистості, її успішної соціалізації, економічного добробуту, запорукою розвитку суспільства, об'єднаного спільними цінностями і культурою, та держави.

Згідно із ст.17 Закону України «Про освіту»: «Метою вищої освіти є здобуття особою високого рівня наукових та/або творчих мистецьких, професійних і загальних компетентностей, необхідних для діяльності за певною спеціальністю чи в певній галузі знань», при цьому згідно із ст. 9 цього ж Закону, передбачаються наступні форми здобуття освіти: інституційна (очна (денна, вечірня), заочна, дистанційна, мережева); індивідуальна (екстернатна, сімейна (домашня), педагогічний патронаж, на робочому місці (на виробництві); дуальна [1].

Разом з тим, ринок освітніх послуг у сучасній Україні функціонує переважно сам по

собі, майже не взаємодіє із ринком праці [2].

Враховуючи проблеми, з якими стикаються випускники ЗВО (вимоги до наявності досвіду роботи за фахом зі сторони роботодавця, відсутність системи централізованого і гарантованого розподілу випускників), роботодавці (прийом на роботу випускників, теоретичні знання яких не підкріплені ґрунтовними практичними навичками), та держава в цілому (масовий виїзд молодих фахівців за кордон), вважаємо що наукові дослідження стосовно дуальної форми здобуття освіти є доволі актуальною темою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Терміни «дуалізм», «дуальний», «дуальність» (від лат. dualis – подвійний) досить широко застосовуються в різних галузях знань (філософії, політології, економіці, соціальних та природничих науках). Дуальна освіта визначається як така, що поєднує навчання у навчальному закладі

та на підприємстві.

Дуальність як методологічна характеристика професійної освіти передбачає узгоджену взаємодію освітньої та виробничої сфер з підготовки кваліфікованих кадрів певного профілю в межах організаційно-відмінних форм навчання [3]. Основне завдання впровадження елементів дуальної форми навчання – усунути основні недоліки традиційних форм і методів навчання майбутніх кваліфікованих робітників, подолати розрив між теорією і практикою, освітою й виробництвом і підвищити якість підготовки кваліфікованих кадрів, урахувавши вимоги роботодавців у межах нових організаційно-відмінних форм навчання [4].

Дуальна форма здобуття освіти – це спосіб здобуття освіти, що передбачає поєднання навчання осіб у закладах освіти з навчанням на робочих місцях на підприємствах, в установах та організаціях для набуття певної кваліфікації, як правило, на основі договору про здійснення навчання за дуальною формою здобуття освіти [5].

Дуальна форма професійної освіти – це освітній процес, що поєднує практичне навчання з частковою зайнятістю на виробництві та навчання в традиційному освітньому закладі. Подібна форма професійної освіти представляє собою механізм тісної взаємодії держави, роботодавців, профспілок і різних громадських об'єднань з підготовки висококваліфікованих кадрів відповідно до потреб ринку праці [6, с. 9-11].

У праці «Дослідження про природу і причини багатства народів» (1776 рік) Адам Сміт підкреслював, що системи учнівства і наставництва в дуальному навчанні необхідно вважати традиційними методами професійного навчання на робочому місці, тому що працюючи поруч з майстром, молоді робітники вивчали ази професії [7].

В дуальній моделі створюються умови для залучення підприємств до процесу підготовки кадрів, зокрема ідеться про значні витрати, пов'язані з підготовкою фахівців [8].

У широкому розумінні поняття «дуальне навчання» використовується для опису європейських університетських програм, що поєднують університети й підприємства, щоб створити нові можливості для навчання на робочих місцях [9].

Дуальна освіта – це повноцінне виконання обов'язків, отримання заробітної плати і

паралельне здобуття знань [10].

Автор Кушнірецька наполягає, що впровадження в професійну підготовку кваліфікованих робітничих кадрів елементів дуальної форми навчання створить передумови для якісної підготовки конкурентоспроможних фахівців [11].

В статті [12] досліджено сучасний стан взаємозв'язку освіти та ринку праці, визначено сучасні вимоги ринку праці до випускника закладу вищої освіти, окреслено основні напрями діяльності відповідних суб'єктів із метою реалізації діалогу ринку освіти й ринку праці, зокрема розвиток дуальної форми навчання.

Формалізована корпорація між організаціями та державою з метою забезпечення достатньої кількості Здобувачів робочими місцями, є шляхом вперед вважає науковець у статті [13].

Потрібні фахівці, які можуть тримати баланс між теорією та практикою, з досвідом роботи в мультидисциплінарному стані, здатні до командної роботи та з комунікативними навичками [14].

Науковець з Мексики наголошує на необхідності попереднього навчання наставників, що будуть навчати студентів на робочих місцях [15].

Впровадження дуальної форми здобуття освіти у є запорукою підвищення якості підготовки фахівців з урахуванням вимог роботодавців. Обґрунтовано, що дуальна форма здобуття освіти передбачає використання найновіших наукових досягнень, інноваційних розробок і технологій не лише університетської науки і виробництва, а й досягнень академічної науки [16].

Дуальна модель навчання передбачає залучення підприємств до процесу підготовки кадрів, які йдуть на досить істотні витрати, пов'язані з навчанням працівників, так як добре знають, що витрати на якісну професійну освіту є надійним капіталовкладенням в майбутнє розвитку компанії. При цьому вони стають зацікавленими не тільки в результатах навчання, але і в змісті навчання, його організації [17].

Впровадження дуальної системи освіти потребує розширення кількості закладів освіти з підготовки кадрів за професіями, в яких є потреба відповідно до стратегій розвитку регіонів [18]. Саме такий вид підготовки дозволяє студенту розкритися,

проявити свої знання, розвинути в собі креативне мислення, навчитися планувати свою діяльність і домагатися очікуваних результатів [19].

Дуальність як методологічна характеристика професійної освіти, за словами Хеберта Баумана, передбачає узгоджену взаємодію освітньої та виробничої сфери з підготовки спеціалістів певного профілю в рамках організаційно відмінних форм навчання [20].

Створення гармонійних стосунків між вищою школою та потребами на ринку праці дасть можливість не тільки забезпечити високий рівень кваліфікації випускника, зекономити кошти підприємству, а й водночас підвищити рівень працевлаштування майбутніх професіоналів і зробити їх більш спроможними на ринку праці [21].

Для студентів дуальна освіта надає гарні шанси працевлаштування та подальшої кар'єри за отриманою спеціальністю, оскільки навчання за дуальною системою максимально наближене до запитів роботодавців. Досягається висока мотивація в отриманні не тільки знань, але і умінь, професійних навичок та компетенцій. Студенти, закріплені за робочим місцем, працюють не тільки з текстами, але і з виробничими ситуаціями. За таких умов студенти перестають бути пасивними споживачами навчальної інформації і навчаються свідомо та зацікавлено. Дуальне навчання сприяє успішній адаптації молодих людей до виробничих відносин та дорослого життя в цілому [22, с. 67-68].

Особливості дуального навчання від традиційного наводить науковець Дернова. По-перше, дуальне навчання зосереджено навколо рефлексії щодо робочої практики; це не просто опанування набором технічних навичок, але критичне мислення і навчання через досвід. По-друге, модель дуального навчання розглядає навчання як результат дії і рішення проблем у робочому середовищі, і, таким чином, зосереджена навколо живих проектів і проблем [23].

Згадуючи про постійне оновлення сучасних технологій на виробництві та недостатньої матеріально-технічної бази в ЗВО, автори в [24] теж наголошують на актуальності впровадження дуальної освіти в Україні та діляться першим позитивним досвідом від застосування цієї форми навчання.

Соціально-економічні зміни у сучасному суспільстві потребують таких трансформацій у

системі вищої освіти, що покращують якість підготовки фахівців [25].

Дуальна форма здобуття вищої освіти взаємопов'язана з тенденціями розвитку суспільства та потребами ринку праці у висококваліфікованих кадрах [26, с. 284].

Проблема дуального навчання в університетах інших країн посідає одну з провідних позицій. Це підтверджують роботи відомих європейських дослідників, таких як: Д. Бауд, Дж. Бреннан, Дж. Гарнетт, І. Каннінгем, К. Костлі, Б. Літл, І. Ніксон, Дж. Релін, Н. Соломон, Б. Уокмен та інші.

Науковці Андрейцев [27], Вем'ян [28], Дражниця [29], Костюченко [30] Яковенко [31], Коркіна [32] у своїх дослідженнях досвіду інших країн стосовно впровадження дуальної освіти, приходять до висновку про позитивний вплив цієї форми освіти та надають рекомендації щодо успішного впровадження дуальної освіти в українських ЗВО.

Формулювання цілей статті

Робота присвячена визначенню основних аспектів організації дуальної форми здобуття освіти в Україні на підставі аналізу діяльності системи дуальної освіти в інших країнах.

Виклад основного матеріалу

Вперше про впровадження системи дуальної освіти для підготовки фахівців в Україні зазначається в Наказі Міністерства освіти і науки України від 16 березня 2015 р. № 298 «Про проведення дослідно-експериментальної роботи за темою «Професійна підготовка кваліфікованих робітників з використанням елементів дуальної системи навчання» на базі закладів професійнотехнічної освіти» [33].

Розпорядженням Кабінету Міністрів від 19 вересня 2018 р. № 660-р. затверджено Концепцію підготовки фахівців за дуальною формою здобуття освіти [5]. Ця Концепція ґрунтується на німецькому досвіді дуальної форми здобуття освіти. В період 2020-2023 роки Концепція передбачає створення кластерів дуальної освіти на базі конкурентоспроможних закладів освіти та заінтересованих роботодавців - підприємств, установ, організацій, у тому числі, тих, що належать до сфери управління органів державної влади.

Під дуальною формою здобуття професійної освіти розуміється спосіб здобуття професійної освіти, що передбачає поєднання навчання осіб (далі – Здобувачі освіти) у Зкладах освіти з

навчанням на робочих місцях на підприємствах, в установах та організаціях для набуття відповідної кваліфікації, як правило, на основі договору.

Дуальна форма здобуття освіти спрямовується на адаптацію здобувача освіти до першого робочого місця, що відповідає його освітній спеціальності та кваліфікації.

При організації освітнього процесу за дуальною формою здобуття професійної (професійно-технічної) освіти обов'язково підписується тристоронній Договір, який враховує права та обов'язки трьох сторін: здобувача, закладу освіти та суб'єкта господарювання. Серед ключових моментів можна виокремити наступні:

Заклад освіти зобов'язаний: надавати Здобувачу освіти освітню послугу на рівні відповідного стандарту професійної (професійно-технічної) освіти; надавати Суб'єкту господарювання погоджені з ним освітні програми; призначати майстрів виробничого навчання (асистентів майстра виробничого навчання), відповідальних за організацію і виконання освітньої програми Здобувачами освіти; спільно із Суб'єктом господарювання розробляти графік навчання за дуальною формою здобуття освіти;

Суб'єкт господарювання зобов'язаний: призначати Здобувачу освіти наставника (працівник Суб'єкта господарювання, який передає набутий досвід та знання Здобувачам освіти під час практичної підготовки та сприяє адаптації Здобувача освіти до робочого місця), при цьому на роботах із підвищеною небезпекою за наставником може бути закріплено не більше одного Здобувача освіти. Суб'єкт господарювання має право відбору Здобувачів освіти для проходження практичної підготовки на робочому місці за дуальною формою здобуття освіти.

Здобувач освіти зобов'язується досягти результатів навчання, передбачених стандартом професійної (професійно-технічної) освіти. Здобувач освіти має право обирати місце для проходження практичної підготовки відповідно до переліку Суб'єктів господарювання, які уклали договори про співпрацю із Закладом освіти. Здобувачі освіти можуть включатися до штатного розпису працівників Суб'єктів господарювання під час здобуття професійної освіти за дуальною формою, у разі укладення строкових трудових договорів. Здобувачі освіти отримують заробітну плату (крім

зарєєстрованих безробітних), іншу грошову винагороду та види матеріального заохочення під час практичної підготовки на робочому місці Суб'єкта господарювання. Здобувач освіти веде щоденник, який включає поточні записи щодо виконання графіку освітнього процесу, набуття професійних і ключових компетентностей, визначених освітньою програмою/стандартом професійної освіти, результати поточного оцінювання результатів навчання.

План заходів з реалізації Концепції підготовки фахівців за дуальною формою здобуття освіти, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2019 р. № 214-р. передбачає наступні організаційні заходи: розробку комплексу методичного забезпечення для підготовки Здобувачів професійної (професійно-технічної), фахової передвищої та вищої освіти за дуальною формою; розробку та апробацію освітніх програм і навчальних планів в закладах професійної (професійно-технічної), фахової передвищої та вищої освіти за дуальною формою здобуття освіти; навчання, стажування науково-педагогічних працівників закладів освіти на підприємствах; реалізацію пілотних проєктів; створення кластерів дуальної освіти на базі конкурентоспроможних закладів освіти та зацікавлених роботодавців; інформування населення про позитивний досвід підготовки кадрів за дуальною формою здобуття освіти; моніторинг працевлаштування випускників, які здобули освіти за дуальною формою [34].

Потрібно підкреслити, що діючі державні освітні стандарти припускають в кращому випадку рівне співвідношення теоретичного і практичного навчання, хоча актуалізація професійних компетенцій вимагає превалювання практико-орієнтованих форм. Окрім умов організації дуального навчання, вважаємо за доцільне провести оглядовий аналіз існуючих моделей, що використовуються у різних країнах світу при застосуванні дуальної форми здобуття освіти [35]:

1) *Модель ринку.*

Застосовується на практиці у Великобританії, характеризується невеликим прямим впливом держави [36]. В основному, саме ринкові сили визначають освіту кваліфікованої робочої сили. Навчання проводиться на конкретному підприємстві, при цьому зміст навчання визначається конкретним

завданням. Вважаємо, що при данній моделі навчання Здобувач отримує занадто вузький кваліфікаційний профіль, який може стати стримуючим фактором для нього у майбутньому при пошуку нового місця роботи.

2) *Модель, що контролюється державою.*

Ця модель широко застосовується у Франції, де змістом навчання та регулювання повністю опікується державою. Система дуального освіти у Франції відкриває учням дорогу до всіх професійних сертифікатів, що зареєстровані в національному каталозі професійних кваліфікацій. Уклавши контракт на учнівство (від 1 до 3 років), молоді люди мають такий же статус і права, як і інші співробітники підприємства, а також отримують зарплату. Навчання проходить як на робочому місці, так і в навчальному центрі для учнів. Система регулюється національним законодавством, регіональними радами, політичними установами і соціальними партнерами, які здійснюють керівництво центрами підготовки. Фінансується навчання з трьох джерел: від держави, яке звільняє підприємства від внесків роботодавців на суму зарплати кожного учня, регіональних рад (бонуси за наймом, субсидії на навчання) та компаній (податок на навчання).

Урядом Франції були прийняті різні заходи для розвитку альтернативного навчання. Наприклад, введена мінімальна квота на учнівські контракти для компаній. Компанії з кількістю співробітників більше ніж 250, повинні надати 5 % контрактів для учнів альтернативного освіти [37].

3) *Кооперативний режим.*

Ця модель використовується в Німеччині. Тут діє принцип подвійної освіти (навчання плюс робота на конкретному робочому місці).

М.Г. Дернова, досліджуючи Європейський досвід дуальної освіти, зазначає, що у німецьких університетах розрізняють 3 усталені дуальні моделі [38, с. 142]:

1. *Вища освіта інтегрована з професійною освітою:* містить в собі класичну вищу освіту з практичною професійною. Умовою навчання за цією моделлю є атестат про середню або середню фахову освіту, а також угода з підприємством.

2. *Вища освіта інтегрована з професійною діяльністю:* розрахована на тих, хто має завершену професійну освіту або багаторічний досвід роботи за будь-якою спеціальністю. Навчання припускає продовження професійної

діяльності, якщо вона змістовно пов'язана з напрямком навчання. Обов'язковою є тристороння угода між університетом, студентом і підприємством.

3. *Вища освіта інтегрована з виробничою практикою:* передбачає проходження тривалої практики на підприємстві. Умовою прийому на цю модель освіти є атестат про середню або середню фахову освіту.

У статті [39] теж окреслені моделі дуальної освіти, що функціонують у закладах вищої освіти різних країн світу:

1. *Вища освіта інтегрована з тривалою виробничою практикою студента на підприємстві.* Навчання студентів відбувається за схемою: теоретичний цикл та формування теоретичних знань, елементарних вмінь та навичок відбувається у закладі освіти, а формування складних комплексних вмінь та навичок – на робочих місцях.

2. *Модель дуального консорціуму.* Така модель включає теоретичну (дистанційну) частину навчання на основі інтернет-технологій та практичну складову, що відбувається на виробництві. Теоретичне навчання відбувається ввечері, одержання практичних навичок та вмінь вдень. Реалізація такої моделі дуальної освіти дозволяє скоротити термін навчання.

3. *Вища освіта інтегрована з професійною діяльністю.* Навчання за цією моделлю передбачає перекваліфікацію спеціалістів за спорідненими спеціальностями, забезпечує безперервність освітнього процесу.

4. *Сендвіч-освіта передбачає чергування періодів теоретичного та навчально-виробничого (виробничого) навчання.* Теоретична частина такого навчання відбувається у закладі освіти, тоді як навчально-виробнича чи виробнича – на дуальних підприємствах, в установах чи організаціях. Сендвіч-освіта – це інноваційна форма навчання, здебільшого на бакалавраті, освітній процес здійснюється протягом 4 років, з них 3 роки студент навчається у закладі вищої освіти та 1 рік – в університеті іншої країни або стажується на підприємстві.

5. *Коопероване навчання широко практикується у навчальних закладах США та Канади.* Підготовка спеціалістів визначає кооперацію закладу вищої освіти та підприємства, на якому відбувається практична складова навчання. Кооперована освіта була запроваджена у Німеччині в якості моделі

навчання інтегрованого з роботою [40]. Сьогодні у Німеччині діють програми навчання у різних галузях, найбільше в інженерії – 39%, економіці – 32%. Суміжне навчання на виробництві дозволяє підготувати висококваліфіковані кадри [41].

Дуальна система професійної освіти відіграє важливу роль в успішному економічному розвитку Німеччини [42].

На думку професора Х. Крамера, економіка Німеччини орієнтована на експорт, і однією з її сильних сторін є високоякісна високотехнологічна продукція. Але для її отримання потрібні висококваліфіковані робітники, підготовка яких забезпечується в рамках дуальної системи [43].

На федеральному рівні в Німеччині прийнято Закон «Про професійну освіту», «Ремісничне укладення», «Директива про придатність інструкторів», які регулюють взаємовідносини учня з підприємством і освітньою установою.

Враховуючи, що Німеччина є «піонером» у запровадженні дуальної форми здобуття освіти, вважаємо за доцільне більш повно охарактеризувати систему навчання в цій країні та зробити акцент на досвіді підготовки поліцейських.

Підготовка співробітників правоохоронних органів у Німеччині здійснюється, як правило, в поліцейських школах (центрах підготовки співробітників поліції). Існують і коледжі поліції (академії), де готують офіцерів поліції. Незважаючи на те, що програми підготовки поліцейських можуть відрізнятися в кожному окрузі, принцип дуальності є спільним для всіх.

Так, наприклад, підготовка співробітників поліції Гамбурга здійснюється за спеціалізацією діяльності портової та кримінальної поліції і в цілому займає 2,5 роки. *Основною метою Програми навчання поліції Гамбурга є:* навчання та розвиток особистості, сприяння побудові кар'єри Здобувача. Теоретична підготовка включає вивчення таких дисциплін: кримінальне та кримінально-процесуальне право, філософія, деліктне право, професія поліцейського, доктрина поліції, судово-медична експертиза, загальне адміністративне (поліцейське право), Закон про застосування зброї, Закон про державні послуги, громадянське право, навколишнє середовище, політика. Поліцейські вивчають дві мови – німецьку та англійську.

Організація навчальної діяльності в Німеччині на 1 році навчання включає 31

тиждень теоретичного курсу. Після закінчення першого курсу проводиться десятитижневий тренінг в навчальному центрі та п'ятитижнева практична підготовка в районних відділеннях поліції. На другому курсі передбачається теоретична підготовка тривалістю 35 тижнів. При цьому частка практичної складової в навчанні збільшується до 15 тижнів.

Навчання на третьому курсі починається з практичної підготовки в районних відділеннях поліції і становить 12 тижнів. Теоретична підготовка передбачена в середині навчання і становить 15 тижнів. Потім Здобувачі проходять тренінг (6 тижнів), практичні заняття (6 тижнів) в навчальному центрі та практичні заняття у вигляді підсумкової практики (4 тижні).

В середньому практична складова навчання в Німеччині за програмами підготовки фахівців 1-го базового рівня (основного, що дозволяє працювати в поліції) за три роки становить близько 40 %. У Німеччині з фахівцями, які досягають високих показників у службовій діяльності, а також є найбільш підготовленими і здатними до педагогічної діяльності співробітниками, укладають контракт на чотири роки. Рівень відповідності викладача вимогам, що пред'являються до педагогічних кадрів, визначають фахівці навчального центру: виявляють таких фахівців, організують з ними заняття з методики викладання дисциплін. Передбачена можливість продовження контракту з викладачем максимум ще на 1 рік. Таким чином, термін перебування викладача в навчальному центрі максимум становить 5 років. Після цього він повертається до підрозділу, з якого був направлений в навчальний центр. Тобто викладач чітко усвідомлює, що через певний період йому необхідно буде повернутися в той підрозділ, з якого він прибув, і перебувати в освітній організації до закінчення своєї служби він не зможе [44, 45]. В таких умовах педагогічні кадри намагаються проявити себе якнайкраще, постійно підвищують рівень майстерності, внаслідок чого виграють і Здобувачі освіти, і роботодавці. Отже, маючи інформацію про позитивний досвід впровадження дуальної освіти в провідних країнах світу, вважаємо, що в українських закладах вищої освіти є всі підстави для проведення відповідних реформ в освіті.

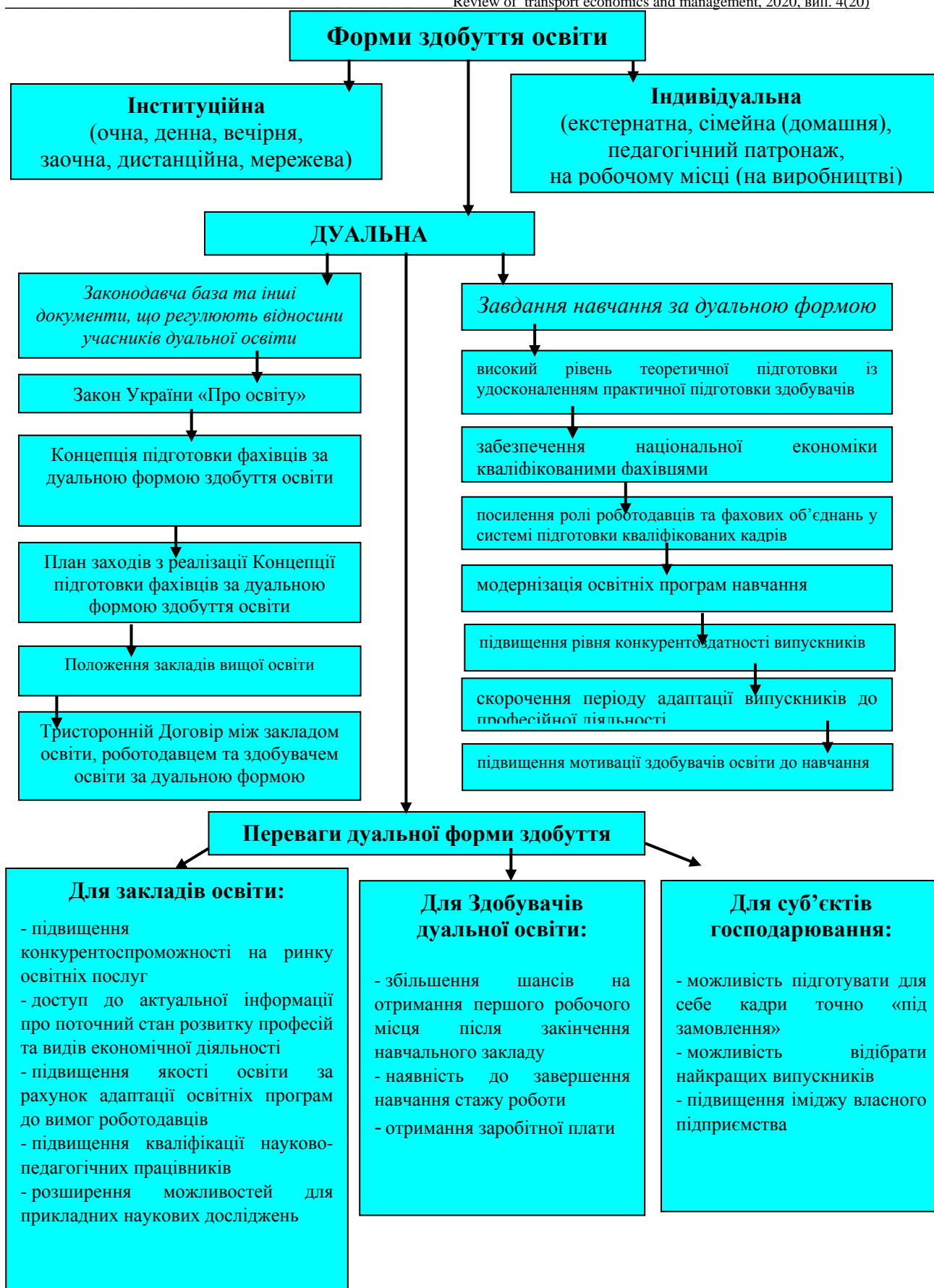


Рис. 1. Деякі аспекти організації дуальної освіти в Україні. Джерело: розробка автора.

Підкреслимо, що дуальна освіта є засобом професійної соціалізації молоді, оскільки надає їй найкращі можливості для отримання кваліфікації. Вона є основним джерелом формування молодішої генерації кваліфікованих робітників і завдяки тісному зв'язку зі сферою праці забезпечує оптимальний старт трудового життя. Особливе значення у справі розроблення тих чи інших аспектів політики і стратегії професійної освіти має процес узгодження позицій і співпраця представників роботодавців і профспілок, державних і недержавних структур у рамках спільної діяльності.

Узагальнено проаналізовану у статті інформацію на рисунку 1.

Висновки

Дуальна освіта є передовою формою організації здобуття освіти. Для закріплення взаємовідносин суб'єктів дуальної форми здобуття вищої освіти в правовому полі необхідно розробити типові угоди, в яких мають бути чітко прописані права та обов'язки сторін.

Серед переваг дуальної освіти можна виділити наступні: узгодження змісту робочих програм між освітньою організацією і роботодавцями; отримання набору компетенцій, що відповідають вимогам роботодавців; можливість засвоєння індивідуального набору додаткових

компетентностей на основі варіативної частини освітньої програми; навчання на сучасній матеріально-технічній базі; скорочення термінів адаптації випускників.

Разом з тим, дискусійними питаннями в сфері організації дуальної форми здобуття освіти, на наш погляд, є:

для Здобувачів освіти: майже відсутність вільного часу; отримання нижчої заробітної плати при виконанні тих самих обов'язків, що і досвідчений працівник; відсутність гарантії отримання робочого місця після закінчення навчання з боку роботодавця;

для установ та організацій: необхідність призначати наставників для Здобувачів освіти; вірогідне зниження іміджу установи чи організації внаслідок неякісного виконання службових обов'язків Здобувачами освіти,

для ЗВО: глобальна переробка навчальних планів, графіків навчання, створення нових навчально-методичних комплексів в умовах відсутності стандартів; загроза виключення із загального списку загальноорозвиваючих дисциплін; можливе скорочення штату НПП; необхідність самостійного пошуку установ та організацій – партнерів в організації дуальної форми здобуття освіти; можлива недовіра до ЗВО з боку старшого покоління, що отримало класичне навчання.

L.V. MARTSENIUK^{1*}

* Doctor of economic sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Economics and Management of the Dnieper National University named after V. Lazaryan, Dnipro, Ukraine,

DUAL EDUCATION AS A MEANS OF EFFECTIVE COMBINATION THEORY AND PRACTICE

Object. The article is devoted to identify the main aspects of the organization of the dual form of education in Ukraine. **Methods.** To solve this scientific problem applied: structural method; comparative analysis of empirical data; abstract-logical generalization. Models of organization of the dual education system in the leading countries of the world are analyzed. **Results.** The author determines that the dual form can be the solution of today's problems in the relationship between the school, the student and the employer. Applicants for dual education are guaranteed to get their first job, which will eventually help stop the departure of qualified personnel from Ukraine abroad. Higher education institutions will increase their competitiveness in the market of educational services, as the organization of dual education will update the curricula, which will be adapted to the needs of business entities. Enterprises that will cooperate with higher education institutions within the organization of dual education will certainly increase their image and rating among consumers as advanced enterprises that support progressive forms of education. **Final Conclusions.** Dual education is undoubtedly an advanced form of education. In order to consolidate the relationship between the subjects of the dual form of higher education in the legal field, it is necessary to develop standard agreements, which should clearly define the rights and obligations of the parties. Among the advantages of dual education are the following: coordination of the content of work programs between the educational organization and employers; obtaining a set of competencies that meet the requirements of the modern economy in general and employers in particular; the possibility of mastering an individual set of additional competencies on the basis of a

variable part of the educational program; training on modern material and technical base, which has production; the formation of clear and unambiguous descriptions of professional competencies of a particular profession; reduction of terms of adaptation of graduates on production.

Keywords: education; dual education; duality; forms of education; methods of obtaining education

REFERENCES

1. On Education. Law of Ukraine. № 2145-VIII. (2017, September 5). Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-19#Text> (in Ukrainian).
2. Hyliun O.V., Kolisnyk L.O. (2018). Chomu v Ukraini slid rozvyvaty dualnu vyshchu osvitu? Sociological view. [Why do you have to develop dual higher education in Ukraine? Sotsiologichnyi pohliad]. *Scientific and theoretical Almanac "Grani"*, vol. 21, no. 10, pp. 87-96.
3. Dual education. Ministry of Education and Science of Ukraine: Official Website. (2018). Available at: <https://mon.gov.ua/ua/osvita/profesiino-tehnichnaosvita/dualna-osvita>. (in Ukrainian)
4. Boichevska I. (2017). Dualna systema Nimechchyny. Navchalno-metodychnyi tsentr profesiino-tehnichnoi osvity u Sumskii oblasti. [Dual system of Germany. Training and methodical center of vocational education in the Sumy region]. Available at: <http://nmcpto.sumy.ua/wpcontent/uploads/2017/04/Дуальна-системаНімеччини.pdf>. (in Ukrainian).
5. On Approval of the Concept of Training of Specialists on the Dual Form of Appeal. The order of the Cabinet of Ministers of Ukraine. № 660-p. (2018, September 19). Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/660-2018-p>. (in Ukrainian).
6. Fedotova H.A. (2000). Sotsyalnoe partnerstvo v profobrazovanny FRH. [Social partnership in the pro-location of FHG]. *Professyonalnoe obrazovanye*, no. 6, pp. 9-11.
7. Smit, A. (2007). *Issledovanie o prirode i prychnakh bohatstva narodov* [The Wealth of Nations]. Moscow : ЭКСМО [in Russian].
8. Herbert Baumann u.a. (1989). *Wirtschaftslehre für berufsbildende Schulen in Rheinland– Pfalz. – KelnMünchen: Stamm-Verlag.*
9. Boud D. Work as the curriculum: Pedagogical and identity implications / D. Boud, N. Solomon // UTS Research Centre Vocational Education & Training Working Knowledge: Productive learning at work Conference proceedings 10-13 December 2000, University of Technology Sydney, New South Wales, Australia Working Paper 07 // University of Worcester
10. In Ukraine, they want to introduce an opportunity to acquire higher education at work. Available at: <https://tsn.ua/v-ukrayinihochut-zaprovaditi-mozhlyvist-zdobuvati-vischu-osvitu-na-roboti-1098245.html>. (in Ukrainian).
11. Kushnireska O.V., Syniura-Rostun N.R. (2017). Osoblyvosti dualnoi formy profesiinoi pidhotovky kadriv u protsesakh osvitno-vyrobnychoi intehtratsii. [Features of the dual form of professional training in the processes of educational and production integration]. *Suchasnyi stan ta priorytety modernizatsii finansovoekonomichnoi systemy Ukrainy: materialy VIII Vseukr. nauk.-prakt. konf. studentiv, aspirantiv ta molodykh vchenykh. (Lviv, November 23, 2017)*. Lviv. torh.-ekon. un-t. pp. 27-30.
12. Khomyshyn I. Yu. (2017). Osvita i rynek pratsi: vzaiemnyi vplyv ta peretyn interesiv. [Education and labor market: Mutual influence and intersection of interests]. *Nauk. visn. Uzhhorod. nats. un-tu. Seriya: Pravo*, vol. 46, no. 2, pp. 47-49.
13. Peter Damlund Koudahl. Vocational education and training: dual education and economic crises. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 9 (2010), 1900–1905. doi:10.1016/j.sbspro.2010.12.42.
14. Craig, K. C. and Voglewede, P. A. (2010). Multidisciplinary engineering systems graduate education: master of engineering in mechatronics, IEEE Conf. on Transforming Engineering Education: Creating Interdisciplinary skills for Complex Global Environment, 10.1109/TEE.2010. 5508819, pp. 1-10.
15. Stefan Wiesner. The development of technicians as a key factor for a sustainable development of renewable energies using an adapted education method based on the successful german Dual Education (Duale Ausbildung). *Energy Procedia* 57 (2014) 1034 – 1036. doi: 10.1016/j.egypro.2014.10.069
16. Shebanin V. S. (2018). Dual form of education in the training of highly qualified specialists for the agrarian sphere of Ukraine. *Ekonomika APK*. vol. 3, pp. 13-23.
17. Sydakova L. V. (2016). Sushchnost y osnovnye pryznaky dualnoi modely obucheniya [Essence and the main signs of the Dual Learning Model]. *Obrazovanye y vospytanye*, no. 2, pp. 62-64. Available at: <https://moluch.ru/th/4/archive/29/803>. [in Russian].
18. Pominchuk S. (2019). Profesiina oriientatsiia v systemi vprovadzhennia dualnoi formy zdobuttia osvity. [Professional orientation in the system of implementation of a dual form of education.]. *«Young Scientist»*. vol. 8, no. 72, pp. 339-344. (in Ukrainian). DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-8-72-71>

19. Ignatova I.B., E.A. Pokrovskaya (2016). Teoreticheskie osnovy organizatsii dual'nogo obucheniya. [Theoretical foundations of the organization of dual training.]. *Teoriya i istoriya kul'tury.*, vol. 3, no. 62, pp. 23-26.
20. Savchenko I. (2017). Metodolohichni pidkhody i orhanizatsiini osoblyvosti pidhotovky kvalifikovanykh robitnykiv v umovakh dualnoi systemy profesiinoi osvity: dosvid krain Yevrosoiuzu ta pershi etapy realizatsii v Ukraini. Available at: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/pto/dualna/7-savchenko-170217.pdf>. (in Ukrainian).
21. Krymchak L.Yu. (2019). Systema dualnoi osvity yak umova yakisnoi pidhotovky konkurentospromozhnykh profesionaliv do rynku pratsi v Ukraini. [The system of dual education as a condition for qualitative training of competitive professionals in the labor market in Ukraine]. *Innovatsiina pedahohika*, vol. 11, no. 2, pp. 83-86.
22. Anikeev A. A., E. A. Arturov (2012). Sovremennaya struktura obrazovaniya v Germanii. [Moving structure of education in Germany]. *Alma mater*, no. 3, pp. 67-68.
23. Dernova M.H. (2014). Dualna model vyshchoi profesiinoi osvity doroslykh: Yevropeiskyi dosvid. [Dual model of high professional education adult: European experience.]. *Osvita doroslykh: teoriia, dosvid, perspektyvy*, vol. 2, no. 9, pp. 137-145.
24. Kiurchev V.M. Lomeiko O.P. (2018). Vprovadzhenia dualnoho navchannia v osvitnii protses. Udoskonalennia osvitno-vykhovnoho protsesu v navchalnomu zakladi. [Implementation of dual education in the educational process. Improvement of educational process in an educational institution.]. *Zbirnyk nauково-metodychnykh prats*. vol. 21, no. 224, pp. 4-9.
25. Yakovchuk O.L. (2019). Funktsionuvannia modelei dualnoi formy zdobuttia osvity yak efektyvnyi sposib pidvyshchennia konkurentospromozhnosti systemy vyshchoi osvity Ukrainy. [The functioning of models of dual form of education as an effective way to increase the competitiveness of the system of higher education in Ukraine.]. *«Molodyi vchenyi»*. vol. 4, no. 68, pp. 86-90. (in Ukrainian). DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-4-68-20>. C. 86-90
26. V.I. Astakhova, E.G. Mikhajleva, E.V. Astakhova. (2006). *Nepreryvnoe obrazovanie v kontekste obrazovatel'nykh reform v Ukraine*. [Continuing education in the context of educational reforms in Ukraine]. Kharkiv : Izd-vo NUA [in Russian].
27. Andreitsiv I. (2017). Shcho take dualna osvita i navishcho vona ukraintsiam. [What is dual education and why it is Ukrainians]. Available at: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/pto/dualna/7-savchenko-170217.pdf>. (in Ukrainian).
28. Vemian V. H., V. H. Ter-Ovanesian (2015). Dualna forma profesiinoi osvity yak umova efektyvnoho rishennia zavdan modernizatsii osvity. [Dual form of professional education as a condition for an effective solution to the tasks of modernization of education]. *Psykhologhiia: realnist i perspektyvy : zb. nauk. pr. / Rivnen. derzh. humanitar. un-t*. vol. 5, pp. 29-34.
29. Drazhnytsia S. A., O. M. Drazhnytsia (2016). Dualne navchannia yak interaktyvna forma orhanizatsii navchalnoho protsesu. [Dual learning as an interactive form of organization of the educational process]. *Zb. nauk. pr. Khmelnyts. in-tu sots. tekhnolohii Un-tu «Ukraina»*. vol. 12, pp. 17-20.
30. Kostiuchenko O. (2017). Dualna systema pidhotovky kvalifikovanykh robitnykiv : dosvid uprovadzhenia. [Dual system of training skilled workers: Experience of introduction]. *Proftekhosvita*, no. 10, pp. 2-4.
31. Yakovenko K. V. (2016). Realizatsiia dualnoi systemy osvity v pidhotovtsi maibutnykh fakhivtsiv z informatsiinykh tekhnolohii. [Implementation of a dual system of education in the preparation of future information technologies]. *Problemy ta perspektyvy formuvannia natsionalnoi humanitarno-tekhnichnoi elity : zb. nauk. pr. za materialamy II Mizhnar. nauk.-prakt. konf., «Idei akademika Ivana Ziaziuna u pratsiakh yoho uchniv i soratnykiv»*. (25–26 May). Kharkiv., MON Ukrainy, NAPN Ukrainy, Nats. tekhn. un-t «KhPI», vol. 45, pp. 205-213. Available at: http://repository.kpi.kharkov.ua/bitstream/KhPI-Press/25362/1/Elita_2016_45_1_Yakovenko_Realizatsiia.pdf. (in Ukrainian).
32. Korkina O.I., Korkina I.I., Tsilnyk O.Ya. (2017). Suchasni protsesy rozvytku dualnoi osvity: zaporuka stabilnosti kadrovoho potentsialu. [Modern processes of development of dual education: a guarantee of stability of personnel potential.]. *Sotsialno-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy*, vol. 4, no. 132, pp. 90-94.
33. On conducting research and experimental work on the topic. Professional training of skilled workers using elements of a dual system of study "on the basis of vocational education institutions". Order of the Ministry of Education and Science of Ukraine. № 298. (2015, Mart 16). URL: <http://old.mon.gov.ua/files/normative/2015-04-17/3825/nmo-298-1.pdf>. (in Ukrainian).
34. On approval of the plan of measures to implement the concept of training specialists on the Dual form of education. The order of the Cabinet of Ministers of Ukraine. № 214-p. (2019, April 3). Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/214-2019-%D1%80#Text>. (in Ukrainian).
35. Peter Damlund Koudahl. Vocational education and training: dual education and economic crises. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 9 (2010), 1900–1905. doi:10.1016/j.sbspro.2010.12.42.
36. Cedefop. Spotlight on VET – Anniversary edition. Vocational education and training systems in Europe. Luxembourg: Publications office of the European Union, 2015. P. 26-27.
37. URL: <http://www.vie-publique.fr/actualite/dossier/travail/formation-politique-faveur-du-developpementapprentissage.html>

38. Dernova M.H. (2014). Dualna model vyshchoi profesiinoi osvity doroslykh: yevropeyskyi dosvid. [Dual model of high professional education adult: European experience.]. *Osvita doroslykh: teoriia, dosvid, perspektyvy.*, vol. 2, pp. 137-145.
39. Hryhoreva N.V. Shvets N.A. Model podhotovky spetsyalystov v uslovyakh dualnoho obuchenya. *Sovremennye problemy nauky y obrazovanyia*. [The model of preparation of specialists in the industries of dual learning. Moving problems of science and education.] URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=25763>. (in Ukrainian).
40. Stegman H. (1986). *Das duale System im Blickpunkt: Strukturen, Enwicklungen und zukuenftige Probleme in der betrieblichen Berufsausbildung in Materialien aus der Arbeitsmarkt und Berufsforschung*. Nurnberg, 1986. № 9.
41. Vchytysia na roboti: yak pratsiuvatyme dualna osvita v Ukraini. Ukrainskyi interes: sait. [Learn at work: how Dual Education will work in Ukraine. Ukrainian interest: site.] URL: <https://uain.press/science/education/vchytysya-na-robotiyak-zapratsyuye-dualna-osvita-v-ukrayini-943921>. (in Ukrainian).
42. K.V. Bulakh N.N. Zhukova (2017). Razvytye dualnoi systemy professyonalnoho obrazovanyia v stranakh Evropeiskoho Soiuzu. [Development of dual systems of professional education in the Evropeans of the European Union.]. *«Vestnyk AHU»*, vol. 4, no. 208, pp. 57-64.
43. Nigel Cassidy German apprenticeships: A model for Europe? // BBC NEWS. URL: <http://www.bbc.com/news/business-16159943>
44. URL: <https://www.azubiyo.de/ausbildung/duale-ausbildung/>
45. URL: <http://www.akademie-der-polizei.hamburg.de>

Стаття надійшла до редакції: 08.10.2020

Received: 2020.10.80

УДК 004.738.5: 378

СВАТЮК О.Р.¹, ПОДРА О.П.^{2*}

¹ Завідувач кафедри економіки і маркетингу Національного університету «Львівська політехніка», к.е.н., доц., e-mail: svatuk@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-0099-2532

^{2*} доцент кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності Національного університету «Львівська політехніка», к.е.н., доц., e-mail: podra_olha@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-6081-6250

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ОСВІТНІХ ПРОГРАМ НА ОСНОВІ МАРКЕТИНГУ ВЕБ-САЙТУ УНІВЕРСИТЕТУ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ

Стаття присвячена дослідженню особливостей та проблем функціонування спільних освітніх програм на прикладі програми «подвійний диплом», а також особливостям просування закладів вищої освіти на основі розвитку корпоративних web сайтів. **Мета.** Метою статті є спроба дослідити особливості функціонування програми «подвійний диплом» в сучасних умовах, а також визначити значення розвитку web сайтів закладів вищої освіти як маркетингового інструменту, що забезпечує його просування, а також як інструменту комунікації в умовах пандемії. **Методика.** Для вирішення даної наукової проблематики було використано метод порівняльного аналізу сайтів на основі використання Google Analytics, Google Студія даних, Академія Google Analytics, метод абстрактно-логічного узагальнення, метод аналогій. **Результати.** Визначено три основні моделі академічної підготовки у рамках програми «подвійний диплом», а також проблеми, пов'язані із її реалізацією в сучасних умовах, встановлено значення пошукових систем та корпоративних сайтів, використання яких забезпечує можливість отримання всієї необхідної інформації, як для здобувачів, так і для науково-педагогічних працівників.

Ключові слова: подвійний диплом, корпоративний сайт, рейтинг, комунікація, маркетинг

Постановка проблеми

Динамічний економічний розвиток та лібералізація світових ринків здійснюють істотний вплив на розвиток сфери освіти, збільшують освітню мобільність та вимагають новітніх методик реалізації освітнього процесу. Програма «подвійний диплом» діє на теренах України та підтримана Міністерством освіти і науки. Вона передбачає отримання двох дипломів, один з яких – європейського зразка. На жаль, через проблеми з отриманням зарубіжних віз, певна частка університетів ще не долучилася до реалізації цього проекту. Розвиток спільних програм є центральним напрямком для міжнародного співробітництва між закладами вищої освіти різних країн світу. Експерти з вищої освіти запевняють, що програми «подвійного диплому» мають вагомий значення у вирішенні цілого ряду прагматичних завдань, що ведуть до інтернаціоналізації університетів та підвищенню професійної мобільності молодих фахівців. Водночас, в умовах пандемії реалізації програми значно ускладнюється і переходить у дистанційну форму навчання, що в свою чергу вимагає від закладів вищої освіти

удосконалення інформаційного забезпечення на основі розвитку корпоративних сайтів, використання специфічних освітніх програмних продуктів та платформ, які здатні забезпечити високу якість освітнього процесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню особливостей використання корпоративних сайтів та їх якісному наповненню присвячені праці В. Зосімова та С. Саченко [1], маркетинговий аналіз web ресурсів в системі вищої освіти проаналізовано у працях Е. Забарної [2], підвищення академічної відкритості закладів вищої освіти на основі використання корпоративних сайтів досліджували Н. Кравченко, А. Алексеєва, Л. Горбатюк, О. Антоненко [3].

Формулювання цілей статті

Метою даної роботи є спроба, на основі критичного аналізу існуючої літератури та аналітичних даних, окреслити особливості функціонування програми «подвійний диплом» і сучасних умовах, а також визначити значення розвитку web сайтів закладів вищої освіти як маркетингового інструменту, що забезпечує

його просування, а також як інструменту комунікації в умовах дистанційного навчання внаслідок пандемії коронавірусу.

Виклад основного матеріалу

Україна потребує досвіду співпраці з зарубіжними університетами, а тому все більшої актуальності набирають питання в галузі створення і впровадження програм подвійних дипломів.

Практикуються три основні моделі для даного виду академічної підготовки: 1. Програма подвійних ступенів, за якою кожен університет-партнер присвоює відповідну ступінь здобувачеві вищої освіти, який виконав визначені взаємні домовленості відповідно до угод та нормативно-законодавчої бази. 2. Спільна ступінь - це єдиний документ, що затверджується усіма закладами вищої освіти-учасниками консорціуму. 3. Третя модель – це поєднання і комбінація двох перших з певним переважанням в бік однієї з моделей. Кожна з даних програм має свої переваги та недоліки. На перший погляд, найбільша гнучкість притаманна першій моделі. Однак, у цьому випадку, через ідентичність програми втрачається сенс мобільності, яка полягає у внесенні свого вкладу через напрацювання або певні ресурси, які надає університет – партнер. Спільні програми, засновані на обміні унікальним досвідом з боку кожного закладу вищої освіти, дозволяють розробити курси, спрямовані на формування у здобувачів вищої освіти таких професійно-кваліфікаційних компетенцій, які б взаємодоповнювали один одного. На сьогодні 60% програм складаються за принципом другої моделі. Тільки десята частина має ідентичну структуру в кожному університеті-партнері. Останні 30% підпадають до третьої стратегії, яка найчастіше реалізується у спільних програмах за участю країн, які не є членами ЄС [4].

Насправді, всі ці моделі будуть діяти тільки при повному взаємному порозумінні, максимальній довірі, а також при суровому контролі за розробкою та впровадженням

навчального плану, безперервному та динамічному оперативному співробітництві.

Університет банківської справи активно бере участь у програмі «подвійний диплом», а також надає освітні послуги іноземцям. При проходженні курсу навчання учасники мають можливість отримати два дипломи: Університету та європейського вищого навчального закладу-партнера. При цьому здобувач вищої освіти в Університеті банківської справи навчається за обраною спеціальністю, а у європейському закладі вищої освіти – за запропонованою спільною програмою. Навчання за програмами може відбуватися очно або дистанційно в середовищі системи Moodle. Освітній процес в основному ведеться англійською, проте в деяких випадках це може бути російська, польська та німецька мови.

Університет банківської справи уклав договори і розробив програми подвійного диплому з такими освітніми закладами як: Вища школа менеджменту (м. Барселона, Іспанія), Балтійська міжнародна академія (м. Рига, Латвія), Університет Ніколаса Ромеріса (м. Вільнюс, Литва), Краківський економічний університет (м. Краків, Польща), Вища школа економіки та менеджменту (м. Ессен, Франція) та Школа бізнесу (м. Монтер, Швейцарія) [4].

Ще одним з яскравих представників – учасників даної програми є Національний університет «Львівська політехніка». Він надає широкий вибір як європейських закладів вищої освіти, так і спеціальностей за якими можна проходити навчання. Одними з найбільших освітніх закладів-партнерів є: Люблінська політехніка (Польща), Економічний університет (м. Вроцлав Польща), Вища школа Ной Бранденбург (Німеччина), Університет Перуджі (Італія) та Університет Мен (м. Ле Ман Франція) [5].

Слід зауважити, що за статистикою здобувачі вищої освіти більшу частину часу перебувають саме за кордоном, а не в рідному університеті. Наприклад, в Україні за програмою «Подвійного диплому» станом на 2019-2020 н.р. (рис.1) перебувало 63820 іноземних здобувачів вищої освіти [6].

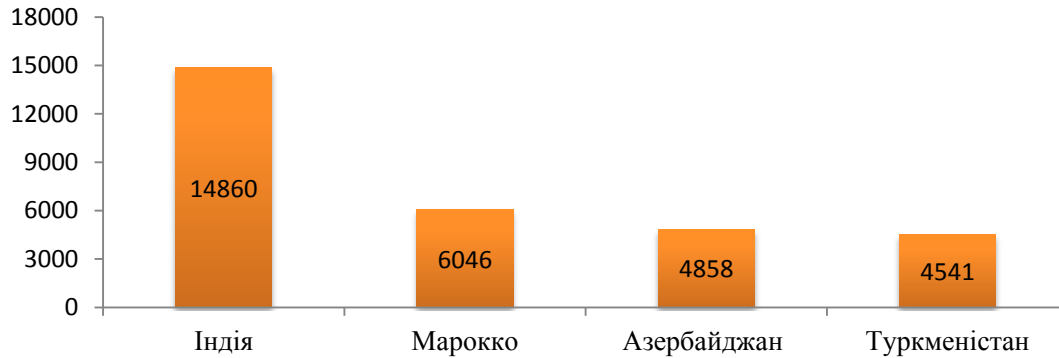


Рис. 1. Іноземні здобувачі вищої освіти в Україні за програмою «подвійний диплом» за 2019-2020 н.р.

Джерело: розробка автора.

Існують певні проблеми при вступі за програмою подвійного диплому. Найбільш болючі – це відсутність повної та систематичної інформації про ці програми не тільки на сайтах університетів, а й у центральних органах освіти, також – неузгодженість навчальних планів, різні терміни початку навчального року, недосконале знання мови особами, що навчаються.

Слід констатувати, що за останні роки вартість навчання за кордоном (Німеччина, Польща) нижча, ніж в Україні. Таку ситуацію можна пояснити особливостями фінансування закладів вищої освіти в інших країнах, де державні видатки на вищу освіту є значними. У нашій державі покривається лише половина витрат на виплату заробітної плати та комунальні послуги – решту сплачують здобувачі вищої освіти платної форми навчання. Якщо до ціни на навчання в іноземному університеті додати проживання та харчування – витрати зростуть і будуть вищі за вітчизняну освіту.

Водночас, слід зауважити, що закордонна освіта – не гарант успіху здобувача та якості

навчання. Це питання дуже індивідуальне. Кожен здобувач вищої освіти повинен мати чітку мотивацію та гарну базову підготовку для вступу. Перед подачею документів потрібно знати, що у деяких університетах немає диференціації на дипломи приватних та державних закладів вищої освіти, хоча рівень якості освіти у них різний. Також варто врахувати те, що провідні університети світу розташовані у маленьких містах, щоб економити час.

В умовах розвитку цифрової економіки та швидкої інформатизації більшості процесів велике значення надається пошуковим системам та корпоративним сайтам, використання яких надає можливість отримання всієї необхідної інформації.

Сучасні пошукові системи намагаються зробити результати пошуку різними для кожного користувача, виходячи з його географічного регіону, минулих пошукових запитів, переходів на сайти з певною тематикою. Метрика Page Rank, яка ще 10 років тому показувала значимість сайту, на сьогодні є однією із сотень інших, які визначають якість сайту [7].

Таблиця 1

SEO аналіз пошукової системи на веб-сайті закладу вищої освіти

Показник	Органічний пошук			Зовнішні посилання				
	Переходів за місяць	Ключових запитів	Ефект показів	Посилань Domain Rank	посилається доменів	посилається IP	Megaindex TrustRank	Megaindex LinkRank
ЗВО								
НУ «ЛП»	5.5К	1.2К	7.5К	15.8К	121	62	173	59.70
УБС	120	62	7	548	61	31	108	23.89

Сайт НУ «ЛП» в десятки разів є більше використовуваним студентами, працівниками та іншими зацікавленими особами. Отже, зручнішим з точки зору пошукових систем та ефективнішим зі сторони реклами для абітурієнтів.

Крім того цікавим є аналіз прогнозу по збільшенню пошукового трафіку до 1000% +

потенційний трафік Університету банківської справи. При чому найбільша кількість доменів, що посилаються на сайт університету це домени ua, com, org та інші (Рис. 2), а серед типів зворотних посилань переважають текстові – 48 (Рис. 3).

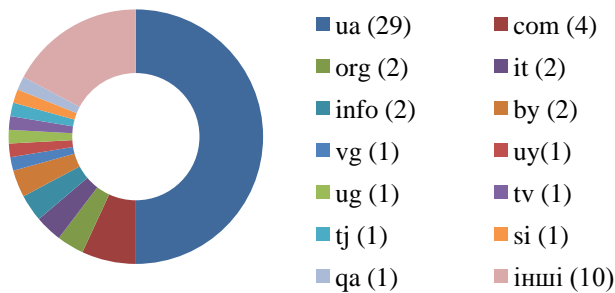


Рис. 2. Домени, що посилаються на сайт УБС [8,9,10]



Рис. 3. Типи зворотних посилань на сайт УБС [8,9,10]

Якщо порівнювати ситуацію із Національним університетом «Львівська політехніка», то слід констатувати, що тут також позитивний прогноз пошукового трафіку до 1000% + потенційний трафік. Водночас, якщо порівнювати кількість та частоту

посилань різних доменів, які посилаються на сайт університету (Рис. 4), то вона значно вища ніж на сайт Університету банківської справи, значно вищим є також показники зворотних посилань (Рис. 5).

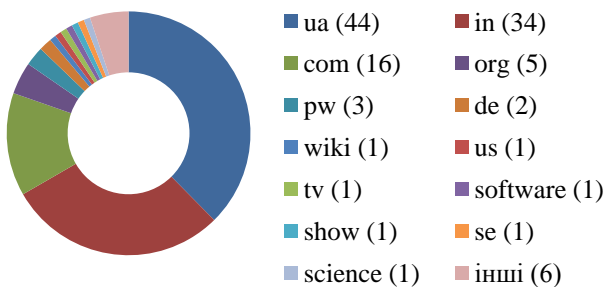


Рис. 4. Домени, що посилаються на сайт НУ «ЛП» [8,9,10]



Рис. 5. Типи зворотних посилань на сайт НУ «ЛП» [8,9,10]

Таким чином, найбільше вітчизняних доменів посилаються на сайт НУ «ЛП» - 44, а серед типів зворотних посилань також переважають текстові – 162.

Водночас, слід зауважити, що в умовах пандемії, роль корпоративних сайтів значно зростає, як і роль програмних продуктів, які забезпечують можливість проведення дистанційного навчання та отримання якісної освіти. На нашу думку, доречно розробити перелік порад та заходів, які дозволять краще зрозуміти студентську аудиторію, її потреби та переживання, перетворити її на команду, а

також забезпечать можливість викладачам правильно управляти та контролювати освітній процес.

Слід розуміти, що сьогодення ситуація – це чудовий привід спробувати нову модель управління і вдосконалити стару на основі розвитку комунікації, проведення он-лайн зустрічей, побудови ефективних команд та збереження психологічної стійкості. В першу чергу потрібно зрозуміти, що відбувається із людьми в непростий період пандемії, зокрема, можна говорити про високий рівень тривоги через вірус і кризу; збільшення вільного часу як

у викладачів, так і у здобувачів (не потрібно витрачати час на поїзд і додаткові зустрічі); суспільство знаходиться в тривозі через карантин, моні торить новини, шукає інформацію в мережі через це в кожного паніка і це дуже впливає на роботу та забирає дуже багато часу, як наслідок, відчуття тривоги призводить до збільшення частоти виникнення помилок.

За таких умов викладач повинен діяти зважено, обдуманно та впевнено, проявляти управлінські навички, до його основних організаційних задач можна віднести вміння заспокоювати здобувачів, забезпечити прозору комунікацію, допомогти в організації індивідуальної студентської роботи, заохочувати та підбадьорювати, якщо це необхідно. На нашу думку, однією із найважливіших складових в організації дистанційного навчання є налагодження ефективної комунікації між всіма рівнями управління, саме тому необхідно створити певний ритм в спілкуванні. Зустрічі он-лайн повинні бути регулярні і мати чітке продовження. Керівництву та викладачам потрібно організувати он-лайн зустрічі або ж зробити новий ритм, де потрібно включити як групові, так і індивідуальні он-лайн зустрічі. Потрібно виділити окремий час для загальнокомандних дзвінків і спілкуванням один-на один. Комунікація повинна бути побудована за певним алгоритмом і відповідати на питання: що відбувається, чому це

відбувається, як ми будемо діяти, хто, що і коли повинен зробити виходячи із почутого вище? Крім того он-лайн зустрічі повинні мати свої правила, зокрема, термін реакції на запит, доступний час, способи комунікації, тощо. Будь-яка зустріч повинна мати план і очікуваний результат з самого початку. В кінці зустрічі повинен з'явитись план дій, де учасники розуміють що? коли? як їм треба виконати і по за якими критеріям буде перевірятись виконане завдання.

Висновки

Отже, в процесі проведеного дослідження, можемо зробити висновок, що визнання у Європі українських дипломів – це лише формальність, яка потребує до здавання окремих дисциплін або навиків. Кваліфікований фахівець завжди знайде можливість працевлаштуватися, показавши свої знання та вміння їх застосовувати. Враховуючи всі проблеми, з якими стикаються українські здобувачі вищої освіти при навчанні закордоном, треба розвивати систему подвійного диплому та можливості стажування, а також максимально використовувати маркетингові інструменти в умовах розвитку цифрової економіки на основі удосконалення та розвитку корпоративних веб-сайтів та якісних освітніх програмних продуктів, які здатні забезпечити здобувачам доступ до якісних освітніх послуг.

SVATYUK O.R.¹, PODRA O.P.^{2*}

1 Head of Department Economics and Marketing, Lviv Polytechnic National University, Lviv, Candidate of Science in Economics (Ph.D.), Associate Professor, e-mail: svatuk@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-0099-2532

2* Associate Professor of the Department of Foreign Trade and Customs, Lviv Polytechnic National University, Candidate of Science in Economics (Ph.D.), Associate Professor, e-mail: podra_olha@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-6081-6250

DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL EDUCATIONAL PROGRAMS BASED ON THE UNIVERSITY WEBSITE MARKETING UNDER CONDITION OF PANDEMIC

The article is devoted to the study of features and problems of functioning of joint educational programs on the example of the program «double diploma», and also features of advancement of institutions of higher education on the basis of corporate web sites development. Goal. The aim of the article is to try to explore the features of the program «double diploma» under modern conditions, as well as to determine the importance of web sites of higher education institutions as a marketing tool that promotes them, as well as a communication tool under conditions of pandemic. Method. To solve this scientific problem, the method of comparative analysis of sites based on the use of

Google Analytics, Google Data Studio, Google Analytics Academy, the method of abstract-logical generalization and the method of analogies were used. Results. The three main models of academic training within the "double diploma" program are identified, as well as the problems associated with its implementation in modern conditions, the importance of search systems and corporate sites, the use of which provides all necessary information for both students and for researchers and teaching staff.

Keywords: double diploma, corporate site, rating, communication, marketing

REFERENCES

1. Zosimov V., Sachenko S. (2018) Analiz yakosti informatsiinoho napovnennia сайту [Analysis of the quality of the information content of the site]. *Heometrychni modeliuvannia ta informatsiini tekhnologii*, no 1. pp. 58-64
2. Zabarna E. M., Soloveva E. Yu. (2013) Systema ta kryterii marketynhovoho analizu saitiv vyshchych navchalnykh zakladiv [System and criteria of marketing analysis of sites of higher educational institutions]. *Efektivna ekonomika*, no 1. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2013_1_47 (accessed 02 September 2020).
3. Kravchenko N. V., Aliksieieva A. M., Horbatiuk L. V., Antonenko O. V. (2017) Pidvyshchennia akademichnoi vidkrytosti zakladiv vyshchoi osvity zasobamy Web-tekhnologii [Increasing the academic openness of higher education institutions through Web-technologies]. *Fyzyko-matematychna osvita*, vol. 4, pp. 330-335. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/fmo_2017_4_64 (accessed 10 September 2020).
4. Banking University, Lviv. URL: <http://ubs.edu.ua/ua/navchannya/litsenziji-sertifikati-ta-napryamki-pidgotovki/podvijnij-diplom> (accessed 05 September 2020).
5. Lviv Polytechnic National University. Available at: <https://lpnu.ua/mizhnarodni-osvitni-programy-ta-proekty/programy-podvinyh-dyplomiv> (accessed 05 September 2020).
6. Nazvano kilkist inozemnykh studentiv u VNZ Ukrainy [The number of foreign students in Ukrainian universities is named]. Available at: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4157493-nazvano-kilkist-inozemnykh-studentiv-u-vnz-ukrainy> (accessed 15 September 2020).
7. Stratehiya prodvyzhenia saitov - Yssledovanyia y statystyka [Website Promotion Strategy - Research and Statistics]. Available at: www.digits.ru/articles/promotion/strategy.html (accessed 15 September 2020).
8. Google Analytics. Available at: <https://analytics.google.com/analytics/web/provision/#/provision> (accessed 17 September 2020).
9. Google Data Studio. Available at: <https://marketingplatform.google.com/about/data-studio/> (accessed 17 September 2020).
10. Google Analytics Academy. Available at: <https://analytics.google.com/analytics/academy/> (accessed 17 September 2020).
11. Zhyvko, Z., Svatyuk, O. & Kopytko, M. (2018). Korporatyvne upravlinnya v systemi ekonomichnoyi bezpeky [Corporate management in the system of economic security]. Lviv: L`vDUVS. Available at: <http://dspace.lvduvs.edu.ua/handle/123456789/671> (accessed 10 September 2020).

Стаття надійшла до редакції: 02.09.2020

Received: 2020.09.20

ЦИФРОВА ЕКОНОМІКА, МАТЕМАТИЧНІ І ІНСТРУМЕНТАЛЬНІ МЕТОДИ ЕКОНОМІКИ / DIGITAL ECONOMICS, MATHEMATICAL AND INSTRUMENTAL METHODS OF ECONOMICS

УДК 656.2:656.08:338.14

ГНЕННИЙ О.М.^{1*}, ДІДЕНКО Д.В.²

1* Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, e-mail: oleggnennij@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-2944-5105

2* АТ «Укрзалізниця», ORCID ID: 0000-0002-7201-8504

ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНЕ МОДЕЛЮВАННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ЗАХОДІВ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Мета. Метою роботи є розробка науково-методичного підходу до прогнозування кількості транспортних подій та грошової оцінки втрат від них, що дозволить визначати економічний ефект заходів забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті та оцінювати їх економічну ефективність на базі ризик-орієнтованого підходу. **Методика.** Ефективність інвестицій визначається як співвідношення ефекту з інвестиціями, що його спричиняють. Для кількісної оцінки рівня безпеки руху поїздів цей рівень розглядається у зворотному зв'язку з рівнем ризику, що пов'язаний з рухом поїздів. Тому й кількісна оцінка підвищення рівня безпеки може бути визначена як зменшення рівня ризику, пов'язаного з рухом поїздів. Рівень елементарного ризику може бути оцінений у грошовій формі як добуток ймовірності настання відповідної події та величини втрат, які вона може спричинити. Ризик, пов'язаний з рухом поїздів, може бути визначений виходячи з ймовірності настання транспортних подій та математичних сподівань втрат від настання транспортних подій. **Результати.** В роботі розроблено методичний підхід до моделювання кількості транспортних подій на базі теорії надійності технічних систем, а також запропоновано підходи до визначення грошових оцінок транспортних подій за їх видами. Вказані результати мають ознаки **наукової новизни**.

Ключові слова: безпека руху поїздів, транспортна подія, ймовірність транспортної події, ризик, грошова оцінка втрат

Постановка проблеми

Транспорт є сферою діяльності людей, яка характеризується підвищеною небезпекою. Однією з головних задач залізничного транспорту є забезпечення безпеки на транспорті.

Безпеку на залізничному транспорті доцільно розглядати у трьох площинах:

- безпека руху;
- безпека від зовнішнього впливу;
- участь виду транспорту у системі національної безпеки держави.

У цій роботі досліджуються питання забезпечення безпеки руху поїздів.

Під забезпеченням безпеки руху на залізничному транспорті розуміється діяльність органів залізничного транспорту,

органів державної влади й органів місцевого самоврядування, підприємств, установ і громадян, спрямована на безперебійне функціонування залізниць і недопущення виникнення аварійних ситуацій у перевізному процесі, а також на зниження наслідків можливих транспортних подій. Безпека руху на залізничному транспорті тісно пов'язана з забезпеченням схоронності вантажів і захистом життя і здоров'я пасажирів та працівників транспорту, охороною навколишньої природного середовища.

Умовно основні напрямки заходів із забезпечення та підвищення безпеки руху поїздів можна поділити на три групи:

- дисциплінарні заходи;
- утримання та розвиток технічних засобів;

- навчання персоналу.

Необхідно відмітити, що в умовах кризових підвищення рівня безпеки в основному досягалося за рахунок дисциплінарних заходів. Однак проведені дослідження свідчать про зменшення впливу названого фактору на рівень безпеки руху поїздів [1]. В умовах ринкової економіки пріоритетним повинен стати економічний (а не адміністративний, заснований на дисциплінарних заходах) підхід до забезпечення безпеки руху поїздів.

Суперечність між необхідністю видатків на забезпечення безпеки руху поїздів, постійного підвищення ефективності заходів із забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті та раціоналізацією витрат на утримання інфраструктури та експлуатацію залізниць, в умовах ринкової економіки та реформування залізничного транспорту, вимагає постійного пошуку нових форм управління безпекою руху, однією з яких є запровадження ризик-орієнтованого підходу і забезпечення гарантованого прийнятного рівня безпеки пасажирів, працівників транспорту, інших осіб, рухомого складу, об'єктів стаціонарної залізничної інфраструктури та навколишнього середовища.

Формулювання цілей статті

Метою роботи є розробка науково-методичного підходу до прогнозування кількості транспортних подій та грошової оцінки втрат від них, що дозволить визначати економічний ефект заходів забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті та оцінювати їх економічну ефективність на базі ризик-орієнтованого підходу.

Виклад основного матеріалу

У загальному випадку, ефективність інвестицій визначається як співвідношення ефекту (тобто корисного результату, що виражений у грошовій формі) з інвестиціями, що його спричиняють (також вираженими у грошовій формі). Існує досить добре розроблений інструментальний апарат оцінки ефективності інвестиційних проектів, який складається з принципів визначення ефективності, критеріїв ефективності, показників ефективності та методів їх визначення. Цей інструментальний апарат

мало залежить від специфіки інвестиційного проекту. Особливими для різних типів інвестиційних проектів є методичні підходи до визначення результатів та їх оцінки у грошовій формі.

Для кількісної оцінки рівня безпеки руху поїздів потрібно розглянути цей рівень у зворотному зв'язку з рівнем ризику, що пов'язаний з рухом поїздів. Тобто, рівень безпеки тим вищий, чим нижчий рівень ризику. Тому й кількісна оцінка підвищення рівня безпеки може бути визначена як зменшення рівня ризику, пов'язаного з рухом поїздів.

Відомо, що рівень елементарного ризику може бути оцінений у грошовій формі як добуток ймовірності настання відповідної події та величини втрат, які вона може спричинити. Тому ризик, пов'язаний з рухом поїздів, може бути визначений виходячи з ймовірності настання транспортних подій (за їх видами згідно класифікації [2]) та математичних сподівань втрат від настання транспортних подій (також за їх видами) [1].

Загальний розмір втрат від транспортної події певного виду визначається як сума оцінок математичних сподівань розміру матеріальних втрат (економічні наслідки) грошової оцінки шкоди життю та здоров'ю людей (соціальні наслідки) та грошової оцінки шкоди навколишньому середовищу (екологічні наслідки).

Множенням щільності розподілу випадкової величини кількості транспортних подій певного виду за рік на грошову оцінку втрат від транспортної події цього виду (яка у цьому випадку розглядається як константа) визначається щільність розподілу випадкової величини загальних втрат (у грошовому виразі) від настання транспортних подій цього виду упродовж року. Грошова оцінка ризику, пов'язаного з рухом поїздів, визначається як сума математичних сподівань законів розподілу річних втрат від настання транспортних подій за усіма їх видами. Прямий економічний ефект від заходів із забезпечення та підвищення безпеки руху визначається як різниця між грошовою оцінкою ризику, пов'язаного з рухом поїздів, визначеною без урахування проведення цих заходів, та грошовою оцінкою цього ризику, визначеною за умови здійснення вказаних заходів.

Оскільки математичне сподівання втрат від транспортної події може бути розглянуто як константа, математичне сподівання втрат від транспортних подій, що можуть відбутись у визначений термін часу, визначається як добуток математичного сподівання кількості транспортних подій, що очікуються, так математичного сподівання вартісної оцінки втрат від однієї транспортної події. Таким чином, одним з основних питань при оцінці економічної ефективності заходів з підвищення безпеки руху поїздів є прогнозування кількості транспортних подій у різних умовах (з реалізацією заходів, що розглядаються, та без такої реалізації).

Для вирішення цієї задачі доцільно розглядати послідовність випадкових подій, які представляють собою транспортні події, що повторюються. При цьому, якщо транспортна подія розглядається як відмова технічної системи, послідовність транспортних подій утворює потік відмов. Тому, у подальшому використовується термін потік транспортних подій.

Кількість транспортних подій упродовж визначеного інтервалу часу (наприклад, рік) може бути описана дискретною випадковою величиною. Якщо $F_n(t)$ ймовірність того, що на інтервалі часу $(0, t)$ відбудеться не менше, ніж n транспортних подій, тобто:

$$F_n(t) = P\{V_t \geq n\}, \quad (1)$$

де V_t – кількість транспортних подій, що відбуваються на інтервалі часу $(0, t)$.

Тоді ймовірність появи точно n транспортних подій на заданому інтервалі часу $(0, t)$ визначається за формулою:

$$P\{V_t = n\} = P\{V_t \geq n\} - P\{V_t \geq n + 1\} = F_n(t) - F_{n+1}(t) \quad (2)$$

Таким чином, формула (2) задає закон розподілу ймовірної величини, що характеризує кількість транспортних подій упродовж заданого періоду часу.

За прогнозне значення кількості транспортних подій доцільно використовувати математичне сподівання ймовірної величини кількості транспортних

подій упродовж заданого періоду часу.

За визначенням математичного сподівання дискретної випадкової величини функція математичного сподівання кількості транспортних подій у залежності від моменту закінчення заданого інтервалу часу має вигляд:

$$H(t) = \sum_{n=0}^{\infty} n \cdot P\{V_t = n\} = \sum_{n=0}^{\infty} n \cdot F_n(t) - \sum_{n=0}^{\infty} n \cdot F_{n+1}(t) = \sum_{n=1}^{\infty} F_n(t) \quad (3)$$

Подія, яка полягає у тому, що на інтервалі часу $(0, t)$ відбудеться щонайменше n транспортних подій, еквівалентна події, що момент n -ї транспортної події переде

моменту часу t . У свою чергу, інтервал часу до моменту n -ї транспортної події дорівнює сумі інтервалів часу між транспортними подіями. Тобто:

$$F_n(t) = P\{V_t \geq n\} = P\{T_n < t\} = P\left\{\sum_{k=1}^n \mathcal{X}_k < t\right\} \quad (4)$$

де T_n – інтервал часу до n -ї транспортної події;

\mathcal{X} – випадкова величина часу між транспортними подіями.

Випадкові величини \mathcal{X} є незалежними, тому визначення функції $F_n(t)$, а відповідно, і функції математичного

сподівання кількості транспортних подій, зводиться до задачі о розподілі суми незалежних випадкових величин. При цьому, ці величини доцільно розглядати як однаково

розподілені, оскільки мова йде про прогнозні кількості транспортних подій у певних конкретних умовах, а зміна законів розподілу часу між транспортними подіями означає зміну зазначених умов. Зазвичай для вирішення подібних задач використовується

$$F_n(t) = \frac{1}{2\pi} \cdot \int_0^{t+\infty} \int_{-\infty}^{\infty} \left[\int_0^{\infty} \omega(y) e^{ivy} dy \right]^n \cdot e^{-ivt} dv dt \quad (5)$$

де $\omega(y)$ – щільність розподілу випадкової величини часу між транспортними подіями.

Слід відзначити, що чисельно задачу статистичної оцінки математичного сподівання кількості транспортних подій при відомому законі розподілу часу між транспортними подіями доцільно вирішувати за допомогою методу статистичних випробувань за такою схемою:

1. Генерується реалізація випадкової величини, що рівномірно розподілена на відрізьку $[0;1]$.

2. За отриманою реалізацією випадкової величини, що рівномірно розподілена на відрізьку $[0;1]$, та зворотною функцією закону розподілу часу між транспортними подіями визначається реалізація зазначеної випадкової величини.

3. Фіксується порядковий номер отриманої реалізації з початку поточного циклу випробувань та накопичена сума інтервалів часу між транспортними подіями з початку поточного циклу випробувань.

4. Кроки 1 – 3 повторюються, доки накопичена сума інтервалів часу між транспортними подіями не перевищить верхню межу заданого фіксованого інтервалу часу, для якого визначається кількість транспортних подій. При цьому за результат циклу випробувань приймається порядковий номер реалізації випадкової величини

$$T_{cp} = \frac{T}{V} \quad (6)$$

де T_{cp} – середній час між транспортними подіями, діб;

T – тривалість періоду часу, за яким проводиться статистична оцінка, діб;

V – кількість транспортних подій упродовж періоду часу T .

Показник T_{cp} є статистичною оцінкою математичного сподівання закону розподілу часу між транспортними

метод характеристикних функцій.

З теорії надійності технічних систем відомо [3], що для зазначеного випадку функція $F_n(t)$ задається залежністю:

інтервалу між транспортними подіями, який передував останньому випробуванню.

5. Цикли випробувань повторюються певну кількість разів. З результатів циклу випробувань формується статистична вибірка кількостей транспортних подій. Об'єм вибірки дорівнює кількості циклів статистичних випробувань. Тому кількість циклів випробувань повинна забезпечувати потрібну точність статистичних оцінок параметрів вибірки.

6. Статистичною оцінкою математичного сподівання кількості транспортних подій є вибіркова середня результатів циклів випробувань.

Таким чином, ключовим питанням для прогнозування кількості транспортних подій є встановлення закону розподілу часу між транспортними подіями. Це досягається за рахунок статистичного оцінювання параметрів закону розподілу, та встановлення його типу (перевірки відповідних статистичних гіпотез).

Статистичне оцінювання параметрів випадкових величин, що використовуються для прогнозування кількості транспортних подій, базується на аналізі ретроспективних даних з безпеки руху поїздів.

Середній час між транспортними подіями визначається за формулою:

подіями. Якщо інтенсивність I транспортних подій може вважатись постійною, час між транспортними подіями розподілений за експоненціальним законом.

¹ термін використовується за аналогією з поняттям інтенсивність відмов. Функція інтенсивності

визначається залежністю: $\lambda(t) = \frac{\omega(t)}{1 - \int_0^t \omega(t) dt}$, де $\omega(t)$ -

щільність розподілу часу між транспортними подіями

При цьому щільність розподілу $\omega(t)$ задається формулою:

$$\omega(t) = \lambda \cdot e^{-\lambda t} \quad (7)$$

Експоненціальний закон розподілу є однопараметричним. При цьому параметр λ закону розподілу характеризує інтенсивність подій, яка є постійною та не залежить від часу. Як відомо, математичне сподівання експоненціального закону є зворотною величиною параметра λ . Тому у випадку такого розподілу достатньо визначити статистичну оцінку математичного сподівання, за якою визначається статистична оцінка інтенсивності транспортних подій: $\bar{\lambda} = T_{cp}^{-1}$.

Як відомо, випадкова величина, яка є сумою n -ї кількості однаково розподілених за експоненціальним законом випадкових величин, розподілена за Гамма-розподілом з параметрами λ та n , де λ – параметр експоненціального закону розподілу доданків, n – кількість доданків. З цього випливає, що математичне сподівання кількості транспортних подій на основі формули (3) при експоненціальному законі розподілу часу між подіями визначається як сума ряду:

$$H(t) = \sum_{n=1}^{+\infty} \int_0^t \frac{\lambda^n}{\Gamma(n)} t^{n-1} e^{-\lambda t} dt \quad (8)$$

де $\Gamma(n)$ – гамма-функція.

Сума ряду (8) є добутком тривалості періоду та інтенсивності подій. Тобто при експоненціальному розподілі часу між транспортними подіями математичне сподівання кількості транспортних подій дорівнює: $H(t) = \lambda t$.

У разі, коли закони розподілу часу між подіями відрізняються від експоненціальних, для статистичної оцінки параметрів розподілу необхідно виконати статистичну оцінку моментів 2-го, 3-го та більших порядків (у залежності від кількості параметрів законів розподілу). Для цього потрібні відомості щодо моменту настання транспортних подій у періоді, що аналізується. Оцінка проводиться за відомими з математичної статистики залежностями. Параметри законів розподілу оцінюються шляхом вирішення системи рівнянь, що прирівнюють статистичні оцінки моментів з їх теоретичними виразами через

параметри законів розподілу.

При використанні для статистичної оцінки параметрів законів розподілу часу між транспортними подіями ретроспективних даних декількох звітних періодів, на наш погляд, доцільно забезпечити порівнянність кількості транспортних подій різних звітних періодів за умовами руху. На наш погляд очевидно, що, за інших рівних умов, кількість транспортних подій буде тим вища, чим вища інтенсивність руху. Тому, для статистичної оцінки математичного сподівання часу між транспортними подіями доцільно використовувати приведену кількість транспортних подій. При цьому, за коефіцієнти приведення доцільно приймати співвідношення середньої вантажонапруженості бруто. Тобто, приведена кількість транспортних подій може бути визначена за формулою:

$$V_{np} = \sum_{j=1}^m V_j \cdot \frac{G_1}{G_j} \quad (9)$$

де V_{np} – приведена кількість транспортних подій за увесь період, що аналізується;

V_j – кількість транспортних подій у j -й частині періоду, що аналізується;

G_1 – вантажнапруженість бруто у 1-й частині (найближчої до поточного моменту часу) періоду, що аналізується, т-км/км;

G_j – вантажнапруженість бруто у j -й частині періоду, що аналізується, т-км/км;

m – кількість частин, на яку розбито періоду, що аналізується.

Таким чином, застосування формули (9) дозволить забезпечити приведення (за інтенсивністю руху) кількості транспортних подій до умов, що склалися у найближчій до поточного моменту часу частині періоду, що аналізується. Приведена кількість транспортних подій використовується для статистичного оцінювання часу між транспортними подіями за формулою (6).

Не менш важливим питанням, чим прогнозування кількості транспортних подій, є їх диференціація за видами, оскільки вартісна оцінка втрат від настання транспортних подій різних видів суттєво різняться.

Для вирішення окресленої задачі доцільно

$$V_k = V \cdot p_k \quad (10)$$

де V_k – кількість транспортних подій k -го виду;

V – загальна прогнозна кількість транспортних подій;

p_k – ймовірність настання транспортної події k -го виду у разі, коли відбувається транспортна подія.

При цьому, за визначенням простору елементарних подій, сума ймовірностей настання транспортних подій усіх видів дорівнює одиниці.

Аналітичне визначення ймовірності настання транспортної події певного виду навряд чи можливе, тому ймовірності у формулі (10) можуть бути замінені їх статистичними оцінками, які визначаються як відносні частоти настання транспортних подій за їх видами (визначаються як відношення кількості транспортних подій певного виду до загальної кількості транспортних подій за період, що аналізується).

Розглянемо підхід до визначення вартісної оцінки втрат від настання транспортної події за видами.

розглядати види транспортних подій як елементарні події, які утворюють простір елементарних подій, що можуть виникнути при настанні транспортної події. Тоді, кількість транспортних подій певного виду, яка може відбутися при настанні певної кількості транспортних подій буде розподілена за біноміальним законом. Як відомо, математичне сподівання такої випадкової величини дорівнює добутку кількості випробувань (експериментів) та ймовірності настання події у кожному випробуванні. Тобто, прогнозна кількість транспортних подій певного виду (яку доцільно прийняти на рівні математичного сподівання) визначається за формулою:

Порушення – це транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилась інцидентом [2]. До порушення відносяться [2]:

- негородження сигналами небезпечного місця для руху поїздів при виконанні робіт;
- перехід на інші засоби сигналізації і зв'язку для організації руху поїздів на 8 годин і більше через несправність технічних засобів;
- наявність у колії гостродефектних рейок (в тому числі у накладках);
- несправність букси або інші технічні несправності вагонів, локомотивів, секцій локомотивів, секцій дизель-поїздів та електросекцій чи неправильні дії причетних працівників, що призвели до відчеплення

рухомого складу від поїзда на шляху його прямування;

– наїзд на сторонні предмети, деталі верхньої будови колії, рухомого складу, візки, лейтери, гальмові башмаки тощо;

– порушення технічних умов навантаження і кріплення вантажу, які не викликали вихід вантажу за встановлений габарит навантаження, але призвели до відчеплення вагона від поїзда на будь-якій станції, крім кінцевої;

– відмови в роботі електричної централізації, ключової залежності стрілок і сигналів на станціях, автоблокування на перегонах, енергопостачання на станціях і перегонах, несправності контактної мережі, зв'язку, що не усунені протягом 8 годин і більше, а пристроїв на залізничних переїздах протягом 4 годин і більше;

– виникнення на шляху прямування несправностей локомотива, що спричинили зупинку пасажирського чи вантажного поїзда на перегоні чи станції з вимогою допоміжного локомотива;

– несправність колії або стрілочних переводів на головних коліях, що виявлені вагоном-колієвимірником, при яких швидкість руху поїздів обмежена до 15 км/год.;

– несправність колісних пар, що призвели до необхідності їх заміни;

– невірні дії причетних працівників, що призвели до затримки поїзда;

– перекриття дозволяючого показання сигналу на заборонне, що викликало проїзд заборонного сигналу на станціях;

– несвоєчасне закінчення робіт у "вікно", що призвели до затримки поїздів;

– вихід рухомого складу за граничний стовпчик на станції.

На наш погляд, вартісна оцінка втрат від настання порушення вимірюється витратами на їх усунення. Витрати визначаються за елементами витрат виходячи з трудомісткості робіт з усунення порушення, середньої заробітної плати задіяних працівників, вартості матеріальних ресурсів, що використовуються, нарахування внесків пенсійного та соціального страхування, амортизаційних відрахувань тощо. Витрати, пов'язані із затримкою поїздів визначаються виходячи з часу затримки та укрупненої витратної ставки на 1 поїздо-годину простою.

Інцидент – це транспортна подія, що

виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилася серйозним інцидентом [2]. До інцидентів належать [2]:

– зіткнення чи сходи рухомого складу під час виконання маневрової роботи;

– переведення стрілки під маневровим складом;

– саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки у вантажному поїзді та між локомотивом і першим вагоном пасажирського поїзда;

– розріз стрілки (рухомого сердечника хрестовини);

– поява несправності локомотива, моторвагонного рухомого складу або спеціального рухомого складу, вагонів, несправності колії, пристроїв СЦБ і зв'язку, контактної мережі електропостачання, які призвели до затримки поїзда на перегоні чи станції на 1 годину і більше понад графіковий час (за винятком заміни гостродефектних рейок);

– падіння деталей рухомого складу вантажних поїздів на колію;

– заміна колісної пари на шляху прямування пасажирського поїзда, що призвела до затримки пасажирського поїзда понад 2 години;

– злам бокової ферми кузова вантажного вагона, колісної пари або її елементів, боковини візка рухомого складу, надресорної чи хребтової балок пасажирських і вантажних вагонів або тріщини балок візків пасажирських вагонів;

– несправність колії або стрілочних переводів на головних коліях та маршрутах слідування пасажирських поїздів, що виявлені вагоном-колієвимірником, при яких рух поїздів забороняється;

– злам рейки і елементів стрілочних переводів;

– приймання і відправлення поїзда за неправильно приготовленим маршрутом;

– зіткнення пасажирських, вантажних поїздів або іншого рухомого складу з автотранспортними засобами або іншими самохідними машинами на залізничних переїздах з причин порушення вимог правил технічної експлуатації.

При вартісній оцінці втрат від настання інциденту, окрім витрат на його усунення та усунення його наслідків, на наш погляд, доцільно враховувати вартість вантажу "на

колесах", та вартість часу пасажирів у використана формула:
поїздах, що затримані. Для цього може бути

$$B_{зат} = \epsilon_{1n-2.ван} \cdot \sum Nt_{з.ван} + \epsilon_{1n-2.пас} \cdot \sum Nt_{з.пас} + \frac{\bar{B}_{1m}}{365 \cdot 24} \cdot \sum Nt_{з.ван} \cdot Q_n \cdot \frac{R}{100} + \bar{B}_{1n-2} \sum Nt_{з.пас} \cdot m_{пас} \cdot P_{пас} \quad (11)$$

де $B_{зат}$ – оцінка втрат від затримки поїздів, грн;

$\epsilon_{1n-2.ван}$ – укрупнена витратна ставка на 1 поїздо-годину простою вантажного поїзда, грн/поїзд-год;

$\epsilon_{1n-2.пас}$ – укрупнена витратна ставка на 1 поїздо-годину простою пасажирського поїзда, грн/поїзд-год;

\bar{B}_{1m} – середня вартість вантажу, що перевозиться, грн/т;

$\sum Nt_{з.ван}$ – поїздо-години затримки вантажних поїздів, поїзд-год;

Q_n – середня вага вантажного поїзда нетто, т/поїзд;

R – середня вартість капіталу у національному господарстві (може бути прийнята на рівні процентної ставки депозитних вкладів), % на рік;

\bar{B}_{1n-2} – вартісна оцінка 1 пасажиро-години, грн/пас-год;

$\sum Nt_{з.пас}$ – поїздо-години затримки пасажирських поїздів, поїзд-год;

$m_{пас}$ – середня кількість вагонів у пасажирському поїзді, ваг.;

$P_{пас}$ – середня населеність вагону пасажирського поїзда, пас/ваг.

Вартість однієї тони вантажу може бути визначена як відношення вартості вантажів, що перевозяться за певний період часу, до обсягу перевезень вантажів за цей період.

Вартість пасажиро-години може бути встановлена як відношення середньої місячної заробітної плати в Україні до середнього місячного фонду робочого часу.

Обмеження швидкості руху поїздів суттєво впливає на собівартість перевезень та може призвести до підвищення терміну доставки вантажу та запізнення пасажирських поїздів. Тому, на наш погляд, втрати від обмеження швидкості руху поїздів доцільно визначати таким чином:

$$B_{шв} = \epsilon_{ван.об} \cdot \sum Nt_{з.ван} + \epsilon_{ван.зв} \cdot \sum Nt_{з.пас} + \frac{\bar{B}_{1m}}{365 \cdot 24} \cdot \sum Nt_{з.ван} \cdot Q_n \cdot \frac{R}{100} + \bar{B}_{1n-2} \sum Nt_{з.пас} \cdot m_{пас} \cdot P_{пас} \quad (12)$$

де $B_{шв}$ – вартісна оцінка втрат від обмеження швидкості руху поїздів, грн;

$\epsilon_{ван.об}$ – собівартість вантажних перевезень при обмеженні швидкості руху, коп./10 т-км;

$\epsilon_{ван.зв}$ – собівартість вантажних перевезень без обмеження швидкості руху, коп./10 т-км;

Γ_{ϵ} – вантажонапруженість нетто руху вантажних поїздів на дільниці, т-км/км;

L – експлуатаційна довжина дільниці обмеження швидкості руху, км;

- $C_{пас.об}$ – собівартість пасажирських перевезень при обмеженні швидкості руху, коп./10 пас-км;
 $C_{пас.зв}$ – собівартість пасажирських перевезень без обмеження швидкості руху, коп./10 пас-км;
 $\Gamma_{пас.бр}$ – вантажнапруженість бруто руху пасажирських поїздів на дільниці, т-км/км;
 $Q_{пас}$ – середня вага бруто пасажирських поїздів, т/поїзд;
 $\Gamma_{в.бр}$ – вантажнапруженість бруто руху вантажних поїздів, т-км/км;
 $Q_{бр.ван}$ – середня вага бруто вантажного поїзда, т/поїзд;
 $V_{ван.обм}$ – обмежена швидкість руху вантажних поїздів, км/год;
 $V_{ван.діл}$ – дільнична швидкість руху вантажних поїздів без обмеження, км/год;
 $V_{пас.обм}$ – обмежена швидкість руху пасажирських поїздів, км/год;
 $V_{пас.діл}$ – дільнична швидкість руху вантажних поїздів без обмеження, км/год.

Серйозний інцидент – це транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, яка могла призвести до аварії [2]. До серйозних інцидентів відносяться [2]:

- зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами чи рухомим складом, сходи рухомого складу у поїздах на перегонах і станціях, які не належать до аварій за своїми наслідками;
- приймання поїзда на зайняту колію;
- відправлення поїзда на зайнятий перегін;
- приймання і відправлення поїзда за неготовим маршрутом;
- проїзд заборонного сигналу, граничного стовпчика або сигнального знаку "Межа станції";
- переведення стрілки під поїздом;
- вихід рухомого складу на маршрут приймання (відправлення) поїзда, на перегін;
- відправлення поїзда з перекритими кінцевими кранами;
- поява на польовому або локомотивному

світлофорі дозволяючого показання сигналу замість заборонного або поява більш дозволяючого показання сигналу;

- розвалювання вантажу під час руху з порушенням габариту навантаження;
- саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки у пасажирському поїзді між вагонами;
- падіння деталей рухомого складу пасажирського поїзда на колію.

Вартісні втрати від серйозного інциденту визначаються аналогічно до інциденту.

Аварія – це транспортна подія, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або залізничним рухомим складом, сходи рухомого складу у поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких: від однієї людини до п'яти травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад до ступеня капітального ремонту [2].

Вартісна оцінка втрат, пов'язаних з аварією, може бути визначена за формулою:

$$B_{ав} = B_{ус} + B_{зат} + B_{шв} + B_{КР} + \chi_{тр} \cdot B_{тр} \quad (13)$$

де $B_{ав}$ – вартісна оцінка втрат від аварії, грн;

$B_{ус}$ – витрат з усунення безпосередніх наслідків аварії, грн;

$B_{зат}$ – вартісна оцінка втрат, пов'язаних із затримкою поїздів, грн (визначаються за формулою 11);

$B_{шв}$ – вартісна оцінка втрат, пов'язаних з обмеженням швидкості руху поїздів, грн (визначається за формулою (12))

B_{KP} – витрати на капітальних ремонт рухомого складу, грн;

$Ч_{mp}$ – середня чисельність травмованих осіб, осіб;

B_{mp} – вартісна оцінка втрат від травмування людини, грн/особу.

Катастрофа – це транспортна подія з тяжкими наслідками, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або залізничним рухомих складом, сходу рухомого складу у пасажирських або вантажних поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких: одна

людина або більше загинула чи шість або більше травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад до ступеня вилучення його з інвентарного парку [2].

Вартісна оцінка втрат від катастрофи може бути встановлена за формулою:

$$B_{кат} = B_{yc} + B_{зат} + B_{ше} + B_{KP} + B_{вук} + Ч_{mp} \cdot B_{mp} + Ч_{заг} \cdot B_{заг} + B_{ину} \quad (14)$$

де $B_{кат}$ – вартісна оцінка втрат від катастрофи, грн;

$B_{вук}$ – вартість пошкодженого до ступеня виключення з інвентарного парку рухомого складу, грн/ваг.;

$Ч_{заг}$ – середня чисельність загиблих осіб унаслідок катастрофи, осіб;

$B_{заг}$ – вартісна оцінка втрат від загибелі однієї особи, грн/особу;

$B_{ину}$ – вартісна оцінка інших втрат (втрати інших осіб, постраждалих у катастрофі, вартісна оцінка екологічних наслідків тощо).

Для вартісної оцінки втрат від травмування та загибелі людей можуть використовуватись, наприклад, методичні підходи розроблені в роботі [1].

Висновки

З викладеного вище випливає, що вплив заходів з підвищення безпеки руху методами економіко-математичного моделювання може бути відображений трьома шляхами:

– зменшення інтенсивності транспортних подій, що виразиться у зменшенні прогнозованої кількості транспортних подій на визначений

проміжок часу;

– зменшення ймовірності настання тяжких транспортних подій (катастроф, аварій);

– зменшення вартісної оцінки втрат від настання транспортної події, що матиме вираз у зменшенні математичного сподівання втрат від настання транспортних подій за їх видами.

Звичайно, заходи з підвищення безпеки руху поїздів можуть чинити вплив на декілька параметрів розглянутої економіко-математичної моделі, що матиме прояв у сумісному впливі названих шляхів.

OLEH HNENNYI ^{1*}, DIDENKO D.V. ²

^{1*} Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, e-mail: oleggnennij@gmail.com, ORCID 0000-0002-2944-5105

² JSC "Ukrzaliznytsia", ORCID 0000-0002-7201-8504

ECONOMIC AND MATHEMATICAL MODELING OF THE RESULTS OF MEASURES TO ENSURE TRAFFIC SAFETY ON RAIL TRANSPORT

Goal. The purpose of the work is to develop a scientific and methodological approach to predicting the number of transport events and money assessment of losses from them, which will allow to determine the economic effect of

ensuring traffic safety on rail transport and evaluate their economic efficiency based on risk-oriented approach. **Method.** The effectiveness of investments is defined as the ratio of the effect of investment. For quantitative assessment of the level of train safety, this level is considered in a reverse risk level associated with the movement of trains. Therefore, the quantitative assessment of an increase in security can be defined as a decrease in the level of risk associated with the movement of trains. The level of elementary risk can be evaluated in cash as a product probability to occur an appropriate event and the losses that it may cause. The risk associated with the movement of trains may be determined based on the probability of transport events and mathematical expectations of losses from the onset of transport events. **The results.** The methodical approach to modeling the number of transport events based on the theory of reliability of technical systems has been developed, as well as approaches to determining the monetary estimates of transport events by their types. The indicated results have signs of **scientific novelty**.

Keywords: security of trains, Transport Events, Probability of the Transport Events, Risk, Cash Assessment

REFERENCES

1. Hnennyi O.M. Shevchenko V.V. (2009). Otsinka ekonomichnoi efektyvnosti zakhodiv z pidvyshchenni bezpeky rukhu poizdiv. [Evaluation of economic efficiency of measures to increase the safety of trains]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana*, vol. 28, pp. 287-290.
2. Regulations on the classification of transport events on the railway transport and subway of Ukraine. The order of the Ministry of Transport of Ukraine. № 196. (2002, Mart 22). Available at: https://ips.ligazakon.net/document/view/fin3976?an=244&ed=2002_03_22. (in Ukrainian).
3. Matveevskij V.R. (2002). *Nadezhnost' tekhnicheskikh sistem: uchebn. posobie*. [Reliability of technical systems: tutorial. allowance]. Moscow: Moskovskij gos. in-t ehlektroniki i matematiki. [in Russian].

Стаття надійшла до редакції: 11.10.2020

Received: 2020.10.11

УДК 330.47:004

ДАНІЧ В.М.^{1*}, ШЕВЧЕНКО С.М.²

^{1*} доктор економічних наук, професор, кафедра економічної кібернетики та прикладної економіки, Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, e-mail: cyber.khnu@gmail.com, danichvitaly@gmail.com

² пошукач, e-mail: rjrfleelktlee@ukr.net

ФОРМАЛІЗАЦІЯ ПОНЯТТЯ СОЦІАЛЬНОГО ПРОСТОРУ СУБ'ЄКТА ЧЕРЕЗ ПОНЯТТЯ СОЦІАЛЬНИХ МЕРЕЖ

Мета. Дослідити структуру і властивості соціального простору з позиції соціальних мереж суб'єкта, з'ясувати механізми формування соціальних контактів в сучасних умовах. **Методика.** Досліджено поняття «соціальна мережа» з точки зору сучасного інструментарію їх створення. Механізми формування персональної соціальної мережі представлено на прикладі групи «Робота» з переліку «друзів» профілю. Виокремлення персональної соціальної мережі суб'єкта дало можливість виявити канали передавання інформації. Зроблено аналіз корпоративних соціальних мереж підприємств, технологій їх реалізації і особливостей функціонування. Вивчено функціонал сучасних служб корпоративних соціальних мереж. Проведено обстеження соціальних мереж вищих навчальних закладів в умовах дистанційної освіти, а також використання існуючих служб соціальних мереж вищими навчальними закладами в умовах дистанційної освіти. **Результати.** Виявлено особливості формування переліку аккаунтів в групі «Робота» із загального переліку «друзів». Досліджено сучасний інструментарій створення соціальних мереж суб'єкта, корпоративних соціальних мереж підприємств і організацій. Виокремлено фактори, які впливатимуть на формування веб-ПСМ. Досліджено структуру веб-КСМ, недоліки і переваги використання, технологій їх впровадження. Виокремлено зміни в структурах корпоративних соціальних мереж навчальних закладів. **Наукова новизна.** Робота надає визначення персональної соціальної мережі (ПСМ), веб-ПСМ, сукупної веб-ПСМ, персоніфікатора і персоніфіканта. В роботі виокремлено групи об'єктів веб-ПСМ, з'ясовано механізми формування веб-ПСМ, подано їх формальний опис. Розглянуто корпоративні соціальні мережі, дано визначення веб-КСМ, сформульовано проблеми, які має вирішити підприємство перед впровадженням веб-КСМ. Також визначено фактори, які впливають на формування персональної соціальної мережі. **Практична значимість.** Виокремлення веб-ПСМ актуально для задач бізнесу, наприклад, для визначення потенційних покупців, для задач виявлення ботів, фейкових акаунтів і т.д. Результати досліджень мають значення для інших прикладних задач, наприклад, визначення перспектив розширення мережі, визначення напрямків і швидкості розповсюдження інформації, сприйняття інформації, здатності і можливості викривлення, перспектив передавання і взагалі, для задач прогнозування динаміки мереж спілкування суб'єктів. Дослідження механізмів формування соціальних контактів важливо для формування порад і пропозицій щодо процесів створення і розвитку персональної соціальної мережі пересічного користувача, для забезпечення захисту його аккаунта і особистих даних, які він містить

Ключові слова: персональна соціальна мережа; сторінка соціальної мережі; формалізація; класифікація; соціальний простір суб'єкта; персоніфікатор; персоніфікант; веб-ПСМ, сукупна веб-ПСМ, внутрішня корпоративна соціальна мережа (КСМ), внутрішня веб-КСМ.

Постановка проблеми

Термін «соціальна мережа» було запропоновано в 1954 році Дж. А. Барнесом. З тих пір змінилися засоби спілкування людей, також змінилися засоби дослідження соціальних мереж. Кардинально змінилася ситуація із соціальними контактами з впровадженням Інтернета. У людини з'явилася можливість створювати соціальні зв'язки із людьми без фізичних контактів,

використовуючи тільки засоби онлайн платформ. Такі зміни мають як переваги, так і недоліки. Впровадження корпоративних соціальних мереж і їх використання для потреб підприємств і організацій, впровадження онлайн-проектів державного рівня, потребує виявлення таких недоліків і їх усунення. Ключовою проблемою є існування і діяльність великої кількості сторінок, які не представляють реальних

людей. Дослідження соціальних мереж з точки зору суб'єкта дозволять виявити механізми створення і розвитку, а в подальшому – прогнозувати процеси в соціальних мережах, виявляти джерела інформації та інформаційні потоки, передбачати інформаційні лавини (лавиноподібні інформаційні потоки), моделювати структуру соціальної мережі. Особливої актуальності цим дослідженням надає реальна ситуація, яка склалася в світі в період поточної глобальної пандемії коронавірусної інфекції COVID-19, викликана коронавірусом SARS-CoV-2.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Соціальні мережі, служби соціальних мереж є предметом дослідження багатьох наук: соціології, антропології, географії, соціальної психології, інформатиці та дослідженні організацій. З точки зору інформаційних технологій соціальні мережі вивчаються багатьма дослідниками, наприклад, Роберт Ханнеман, Марк Риддл [16], Рональд Барт [11], Баррі Веллман [22] та інші. Особливістю попередніх досліджень є те, що велика увага приділяється саме зв'язкам соціальної мережі, динаміці соціальної мережі. Вивчення всіх зв'язків однієї особи проводилися в соціології і психології, наприклад, вченими Вату Wellman і Scot Wortley [22]. Такий метод назвали егоцентричним або методом дослідження особистих соціальних мереж. Однак, бракує робіт, які б описали таким методом мережі, утворені за допомогою сучасних засобів, зокрема, за допомогою онлайн платформ Інтернету.

Формулювання цілей статті

Мета статті – дати сучасні визначення соціальної мережі. Для цього потрібно дослідити соціальну мережу з точки зору певної особи – створювача мережі, формалізувати опис соціальної мережі з точки зору персональних сторінок

(аккаунтів) осіб; виокремити групи «друзів» користувача мережі і визначити механізми їх формування, дослідити використання соціальних мереж підприємствами і організаціями, в тому числі вищими навчальними закладами.

Виклад основного матеріалу дослідження

Соціальна мережа — соціальна структура, утворена індивідами або організаціями. Вона відображає розмаїті зв'язки між ними через різноманітні соціальні взаємовідносини, починаючи з випадкових знайомств і закінчуючи тісними родинними зв'язками [8].

Служба соціальних мереж (англ. social networking service) — веб-сайт або інша служба у Веб, яка дозволяє користувачам створювати публічну або напівпублічну анкету, складати список користувачів, з якими вони мають зв'язок та переглядати власний список зв'язків і списки інших користувачів. Природа та номенклатура зв'язків може різнитись у залежності від системи [12]. Іноді служби соціальних мереж називають онлайнними соціальними мережами.

Мережоутворюючим компонентом будь-якої соціальної мережі є сторінка користувача (аккаунт, індивідуальний профіль). Формальне описання сторінки соціальної мережі було представлено в [4].

Соціальні мережі вивчалися багатьма науковцями. Наприклад, методологічні підходи щодо аналізу соціальних мереж були досліджені і описані в [16], для аналізу даних соціальних мереж створено велику кількість систем, наприклад NetworkX, prefuse, JUNG, BGL/Python, Pajek [18], розроблено математичні аспекти аналізу соціальних мереж [17].

Структура соціальної мережі, взаємодія учасників мережі відображається, зазвичай, за допомогою графів. Формальний опис таких графів запропонований, наприклад, в [5], де модель соціальної освітньої мережі міста подається у вигляді кортежу:

$$M = \langle A, V, R, F \rangle \quad (1)$$

де $A = \{a_1, a_2, \dots, a_n\}$ – множина суб'єктів (агентів) соціальної мережі; $V = \{v_1, v_2, \dots, v_m\}$ – множина властивостей агентів, причому $v_1 = \{v_{11}, v_{12}, \dots, v_{1r}\}$, $v_2 = \{v_{21}, v_{22}, \dots, v_{2s}\}$ – множини значень властивостей; $R = \{r_1, r_2, \dots, r_k\}$ – множина відношень між агентами соціальної мережі (їх взаємозв'язок, впливи, тощо); $F = \{f_1, f_2, \dots, f_v\}$ – множина дій, які допускаються з агентами через зміну їх властивостей і відношень між ними.

Нагадаємо, що поняття соціальної мережі, служби соціальних мереж, сайту соціальних мереж, сервера служби соціальних мереж і програмного забезпечення соціальних мереж треба розрізняти. Оскільки цей науковий напрямок з'явився відносно недавно, то деякі автори ототожнюють службу соціальних мереж і соціальну мережу.

Важливим для дослідження соціальних мереж є питання кордонів мережі. Якщо розглядати класичну мережу із реального життя (в рамках психології, соціології), то тут відстежується залежність від засобів комунікації, розвитку обчислювальної і комунікаційної техніки, бо саме їх розвиток і визначає можливості людини до соціальних взаємовідносин. Поява нового засобу комунікації, безумовно, дає людині можливість збільшити кількість соціальних контактів, а, значить – збільшити кількість суб'єктів СМ (в соціології і психології їх називають акторами). Також, використання засобів комунікації дає змогу підвищити частоту контактів, напрямок і швидкість передавання інформації, що вкрай важливо в умовах інформаційної війни або для вирішення задач бізнесу та інш.

Слід відзначити, що поняття контакту в соціології та психології має багато значень та відтінків. Як правило, під контактом розуміється момент взаємодії між суб'єктами, причому, така взаємодія може бути віддаленою (інформаційною) і близькою - візуальною, тілесною. Останню називають фізичним контактом. В багатьох випадках саме фізичні контакти визначають швидкість і напрямки розповсюдження фізичних об'єктів, в тому числі, передавання вірусів (зараження). Відстеження саме фізичних контактів є актуальною задачею для багатьох областей діяльності людини – антитерористична боротьба, протидія розповсюдження коронавірусу, тощо.

Для людини кордони тієї мережі, яку він може побудувати, визначаються:

- технічними засобами (наявність персонального комп'ютера, картки мобільного оператора, наявність мобільного пристрою – смартфона, айфона тощо);
- програмними засобами (повноцінно користуватися, наприклад, Фейсбук, можна тільки зареєструвавшись на сайті, тобто отримавши доступ до певних програмних засобів);

– правилами, обмеженнями певних служб і сайтів, в тому числі тими властивостями, параметри яких може встановлювати сам користувач, засновник персоніфікованої мережі, неписаними правилами спілкування, прийнятими в тій чи іншій людській спільноті.

Соціальна мережа, побудована людиною в будь-якій службі (ВКонтакте, Однокласники, facebook і т.д.) є ідентифікованою (персоніфікованою). Пояснимо це ствердження. Будь-який об'єкт можна розглядати з різних точок зору. Наприклад, для розробника програмного забезпечення служби соціальної мережі конкретний користувач – це веб-сторінка з даними, налаштуваннями, певною активністю та сукупність веб-сторінок, пов'язаних із цією сторінкою – сторінки інших користувачів, груп. Для конкретного користувача його власна мережа – це сукупність «друзів» його сторінки, підписників, групових сторінок, на які він підписаний; а також сукупність дій, яку можна виконувати, сукупність інформаційних зв'язків, каналів передачі інформації, можливості передавання інформації. Для всіх інших користувачів - це сторінка з даними, якоюсь інформацією, яку можна або не можна побачити, можна підписатися, коментувати дописи, виконувати різні дії (дати запит на додавання в друзі, підписатися на оновлення і т.д.), спілкуватися.

Вивчення всіх зв'язків однієї особи проводилися в соціології і психології, наприклад, вченими Barry Wellman і Scot Wortley [22]. Такий метод назвали егоцентричним або методом дослідження особистих соціальних мереж. При використанні такого методу дослідження, людина перебуває в центрі системи, або стає центральною особою (focal person). Однак, бракує робіт, які б описали таким методом мережі, утворені за допомогою сучасних засобів, зокрема, за допомогою онлайн платформ Інтернету.

Персоніфікація соціальних мереж важлива з огляду на те, що формування сталих зв'язків (по суті, формування самої мережі) проходить по бажанню особистості, у поєднанні з її інтересами, життєвими пріоритетами, вподобаннями, схильностями до наслідування патернів поведінки,

прийнятих в СМ (наприклад, деякі користувачі вважають за потрібне ставити лайк у відповідь або додати собі якнайбільше друзів і підписників, додати до друзів відомих людей, тощо) – це стосується науки психології. Тобто, від активності особистості залежить формування мережі, активність самої мережі. Але, активність користувача залежить й від матеріальних ресурсів, доступних користувачу – смартфон найновішої моделі і старий кнопочний телефон надають різні можливості, відео і картинки у останньому випадку будуть розповсюджуватися менш за все, бо користувач взагалі їх може не бачити. Це технічний фактор, який впливає на формування мережі певної особи, на властивості цієї мережі. Такий фактор теж потрібно враховувати.

Треба уточнити, що в даній роботі мається на увазі така персоніфікація, яка не порушує право анонімності особи в мережі Інтернет. 28 травня 2015 року Рада з прав людини ООН визнала наступне: «можливість анонімного користування Інтернетом і використання шифрування особистих даних і засобів комунікації необхідні і повинні розцінюватися як частина прав людини». Тобто персоніфікація не передбачає визначення прізвища, ім'я, по-батькові особи, її адреси або місця роботи. Персоніфікація має за мету визначити і враховувати деякі психологічні аспекти поведінки власника профіля, його періоди активності, тощо при моделюванні поведінки і прогнозуванні розвитку соціальних мереж.

Введемо поняття персоніфікованої соціальної мережі (ПСМ).

ПСМ – соціальна структура, утворена певним індивідом/суб'єктом або організацією, відображає зв'язки індивіда/організації з іншими індивідами та організаціями.

Іноді служби соціальних мереж називають онлайн-соціальними мережами. Дійсно, службами соціальних мереж можна користуватися в будь-який час доби, незалежно від місця розташування користувача. Однак, сам користувач не може бути постійно онлайн, тому при описуванні соціальних мереж, їх моделюванні доречно використовувати приставку веб, так як це вказуватиме на ключову умову існування мережі користувача: наявності самої мережі

Інтернет, як такої, наявності у користувача певних технічних пристроїв (комп'ютера, смартфона, айфона, роутера, тощо), програмних засобів (починаючи від операційної системи і закінчуючи браузером), наявності підключення користувача до Інтернет. Також, «Веб – система доступу к'язанним между собой документам на различных компьютерах, подключённых к Интернету» [3], а в даному випадку йдеться саме про з'єднання двох або більше користувачів за допомогою певних інструментів.

Персоніфікатор – мережоутворююча сторінка індивіда або сторінка організації, підприємства.

Веб-ПСМ – соціальна структура, утворена певним індивідом або організацією за допомогою онлайн платформ Інтернету (наприклад, електронна пошта). Веб-ПСМ відображає зв'язки індивіда або організації з іншими індивідами та/або організаціями, а також властивості, можливості кожного суб'єкта мережі, включно із персоніфікатором – створювачем мережі.

Тут потрібно уточнити, що, фактично, саму Веб-ПСМ утворити може тільки людина, а організація або підприємство є власником.

Персоніфікатор – об'єкт веб-ПСМ (хоча не можна сказати що повноцінний об'єкт, він може вийти з мережі за власним бажанням, як і в реальному житті людина може розірвати відносини, але впливати на формування мережі він не може, або може опосередковано). Персоніфікатор може виконувати визначену персоніфікатором і службою СМ множину дій (бачити його сторінку, якщо в друзях, ставити коменти, додавати пости на сторінку, видалитися з друзів, зателефонувати і т.д.).

Тут нагадаємо, що політика майже всіх веб-служб соціальних мереж є такою, що сторінки створюються за правилами: «одна сторінка – одна людина», «сторінка містить реальне (паспортне) ім'я, фото, відомості і т.д». Однак, деякі групи людей не можуть писати ні відомості про себе, ні ставити власне ім'я, прізвище на сторінці [4]. Уточнимо, що сторінка користувача і веб-сторінка, це не одне й теж. Сторінка користувача, зазвичай, складається з багатьох веб-сторінок.

Перелік друзів певного профіля складає перелік об'єктів персоніфікованої соціальної мережі. Соціальну мережу в даному випадку можна називати іменем самої мережоутворюючої сторінки. Наприклад, персоніфікована соціальна мережа в Фейсбук «Олег Купрієнко_Facebook». Зазначимо, що вказувати за допомогою якої служби ця мережа створена треба обов'язково, бо в різних службах ця мережа є різною.

Об'єктами персоніфікованої веб-мережі є люди із реального життя (ті, що входять до складу реальної мережі користувача), а також люди, які ніколи не зустрічалися користувачу.

Всі об'єкти веб-ПСМ можна поділити на групи:

- сім'я/родина/родинні стосунки (проживають разом або ні);
- сусіди;
- обслуговування/послуги (магазини, ринок, перукарня, стоматолог, послуги ЖКГ і т.д.);
- робота/навчання;
- робота/навчання членів родини;
- хобі, інтереси (кружок танців, люди, пов'язані інтересами і т.д.);
- випадкові знайомства.

В залежності від певних життєвих обставин, склад груп змінюватиметься, аналіз змін і виявлення механізмів формування цих груп дасть можливість робити висновки про розвиток мережі. Наприклад, переведення людини з однієї роботи на іншу передбачає, що в її переліку друзів з'являться контакти з нової роботи, а спілкування із колегами з попередньої зведеться до мінімуму; або – переїзд в нове місто приведе до того, що перелік контактів майже всіх груп поповниться (крім «родина»), але при цьому саме інтернетні друзі залишаться, бо вони додані без врахування місцерозташування. В подальших дослідженнях проведемо детальне вивчення таких особливостей.

Якщо позначити персоніфіканти, пов'язаних із суб'єктом родинними стосунками (family relationship) – PU_{fr} , функціями обслуговування (services) – PU_s , роботою (work) – PU_w , навчанням (education) – PU_e , спільним хоббі або якимось інтересами (hobby/interests) – $PU_{h/i}$, випадкових знайомих (casual acquaintance) – PU_{ca} , то всі профілі, пов'язані певним персоніфікатором у мережу, не включаючи профіль персоніфікатора (PU_{peri}), складають множину:

$$CON_i = (PU_{fr} \cup PU_s \cup PU_w \cup PU_e \cup PU_{h/i} \cup PU_{ca}) \quad (2)$$

де CON_i – множина пов'язаних профілів («друзів», підписників, інших сторінок) певного персоніфікатора.

Формула (2) враховує те, що одна і та ж особа може входити до декількох груп, наприклад брат персоніфікатора і сам персоніфікатор можуть працювати в одній

організації і при цьому жити в одному багатоквартирному домі.

Представити веб-ПСМ графічно можна за допомогою графа одиничного радіуса (рис. 1).

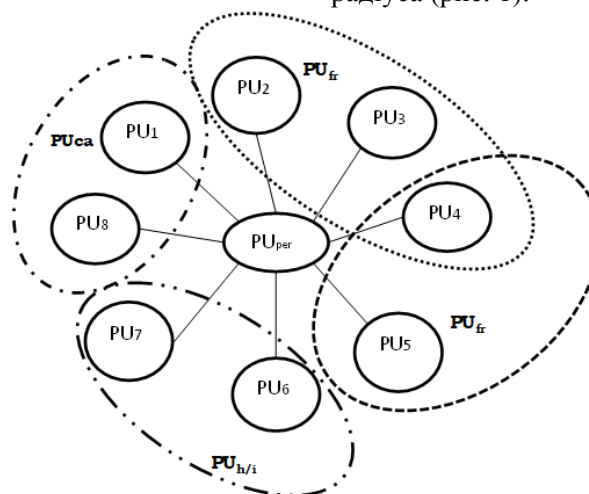


Рис.1 Множина персоніфіканти веб-ПСМ Джерело: розробка авторів.

Сукупна персональна соціальна мережа представляє собою сукупність всіх персональних соціальних мереж суб'єкта в реальному житті, в інтернеті, в інших платформах і утвореннях.

Сукупна веб-ПСМ (Web-PSNs(personal social networks)) суб'єкта складається із сукупності веб-ПСМ даної людини в різних службах і сайтах.

$$Web-PSN_s = ((PU_1, CON_1), (PU_2, CON_2), \dots, (PU_n, CON_n)) \quad (3)$$

де n – кількість персональних соціальних мереж, які створила людина в різних веб-службах і сайтах;

PU – профіль персони в службі соціальних мереж або на сайті. Хоча ці профілі створені однією людиною, але можуть мати різні назви, містити різну інформацію, мати різні налаштування, тому і подаються з різними індексами, бо не є ідентичними. Функціональні характеристики теж можуть бути різними, наприклад, активність персони в Фейсбуці – щодня, а в «Однокласники» – тільки раз на місяць, а це має велике значення для вирішення прикладних задач, як вже позначалося раніше;

CON_i – множина пов'язаних профілів («друзів», підписників, інших сторінок) певного персоніфікатора.

З тієї ж причини аккаунти, пов'язані із персоніфікатором (CON_i) не можна позначати як однакову множину. Можна тільки встановити певний параметр, який позначатиме приналежність певній персоні.

Таке виокремлення веб-ПСМ актуально для задач бізнесу, наприклад, для визначення потенційних покупців, для задач виявлення ботів, фейкових аккаунтів і т.д. Актуальним є визначення перспектив розширення мережі, її активності, визначення напрямків і швидкість розповсюдження інформації, сприйняття інформації, здатності і можливості викривлення, перспективи передавання.

Соціальний простір (СП) певної людини значною мірою визначається його персональними мережами, особливо тими, які створені за допомогою онлайн служб Інтернету, в даній роботі всіх таких мереж називаємо сукупною веб-ПСМ. За звітом компанії We Are Social (Digital 2020 reports) [13] в середньому людина проводить в Інтернеті 6 годин 43 хвилини. Ні особисті спілкування, ні спілкування телефоном чи перегляд телебачення не займають стільки часу, тому можна зробити висновок, що найбільша кількість інформації надходить до людини саме з Інтернету і там же знаходиться найбільша кількість соціальних зв'язків суб'єкта. Це значить, що максимальний вплив на точку зору особи, на його рішення має та інформація, яку він отримує з Інтернету, його сайтів. Архіважливою задачею кожного

представника бізнесу є задача знаходитися в соціальному і інформаційному просторі певної людини, яка входить до його цільової аудиторії. Співвідношення між поняттями інформаційний простір і соціальний простір в рамках даної статті розглядати не будемо, зробимо це в подальших роботах.

В процесі дослідження формування переліку «друзів» у різних аккаунтів було з'ясовано, що в більшості випадків значні зміни відбувалися стосовно певних груп «друзів». Наприклад, під час переїзду в інше місто, група, яку можна умовно назвати «сусіди», перестане бути активною або видаляється, залишаться тільки ті персоніфіканти, з якими склалися більш близькі дружні стосунки або якщо є потреба. В такому випадку і з групою «Родина» є особливості – якщо переїзд не пов'язаний із розлученням, то всі «живі» контакти перейдуть в площину спілкування з допомогою телекомунікаційних засобів, також треба враховувати чи переїхала особа сама чи разом із сім'єю.

На прикладі підмножини «Робота» розглянемо особливості формування груп друзів і підписників профіля.

В першу чергу, виокремимо аккаунти, які не можуть мати групу «Робота».

Для цього потрібно уточнити що мається на увазі, коли сторінку називаємо ботом. Нагадаємо, що робот, або бот, а також інтернет-бот, www-бот тощо (англ. bot, скор. від англ. robot) — спеціальна програма, що виконує автоматично і/або за заданим

розкладом які-небудь дії через ті ж інтерфейси, що й звичайний користувач [7]. У кожного бота свої цілі, в залежності від яких він має певні налаштування сторінки або характеристики параметрів активності [4]. Однак, є аккаунти, які створюють реальні люди для того, щоб використовувати їх для вираження своїх політичних поглядів, «ведення інформаційної війни», як кажуть користувачі, або для інших потреб, які особа не хоче афішувати (знайомства для інтимних зв'язків, розвиток, хоббі та багато іншого, що не хоче розміщувати на сторінці під своїм справжнім ім'ям). Деяка частина користувачів робить це у власному аккаунті, зареєстрованому під власним ім'ям. Більшість користувачів створює профіль під придуманим ім'ям або відкриває власну групу, паблік або спільноту (назва змінюється в залежності від налаштувань і можливостей сторінки). Такі профілі, але не спільноти, теж можна назвати ботами, бо кількість репостів іноді перевищує 80 за одну хвилину (власні спостереження). Відмітимо, що дуже тісно пов'язані поняття бота і фейкового акаунта, але в даній роботі на цьому акцентувати увагу не будемо.

Таким чином, виокремлено першу групу профілів, які не матимуть підмножину «Робота» – профілі реальних людей і ботів, які створюються задля певних потреб, не як персональна сторінка з життєвими подіями. Зазначимо, що маємо на увазі як профілі, якими керують реальні люди, так і профілі, якими керують програми. Звичайно, що в управлінні такими аккаунтами, в їх функціонуванні і налаштуваннях є нюанси і особливості, які в даній статті можна не вказувати і описати детально в подальших роботах.

Також, важливою групою профілів, які не матимуть підмножину «Робота» є множина аккаунтів, зазначених в роботі [4] як групи людей, які не мають права створювати аккаунти під власним ім'ям. Люди з цієї групи створюють профілі в будь-якій ССМ під вигаданим ім'ям або створюють профіль під власним ім'ям і не вказують місце роботи. Також, у таких профілів є певні обмеження на публікування світлин, фото, в тому числі власних.

Зрозуміло, що підмножина «Робота» буде відсутня у тих осіб, які навчаються в начальних закладах і за законодавством

працювати не можуть, а також в тих, хто вийшов на пенсію.

Таким чином, профілі користувачів, які містять підмножина «Робота» неявно вказують на вік людини – приблизно з 18 до 60 років, для більшої конкретизації – потрібно дивитися законодавство різних країн. З іншого боку, ті профілі, які входять до групи «Робота» певного користувача теж матимуть такий же віковий зріз. Ця вікова особливість матиме важливість для вирішення різних задач наприклад, бізнесу або проведення політичної агітації для виборів.

Розглянемо, як проходить формування групи «Робота»: додавання, видалення аккаунтів.

Додавання профілів співпрацівників в друзі або підписники проходить за власним бажанням і керівництвом підприємств та організацій не регламентоване. Однак, у зв'язку із пандемією SARS-Cov-2, підприємства і організації, а також навчальні заклади перейшли на дистанційну роботу, тому деякі керівники зобов'язали своїх працівників створювати власні сторінки або додавати в друзі працівників і учнів, студентів.

Видалення проходить після зміни місця роботи, переїзду до іншого населеного пункту і, як правило – зміни місця роботи самого персоніфікатора, а також зі змінами місця проживання і місця праці персоніфіканта (асоційованого аккаунта). Не можна випускати з виду іншу причину видалення – зміна стосунків. Це може бути розлучення (люди були подружжям і працювали в одній організації), але частіше – розрив відносин.

Під час введення карантину для попередження розповсюдження коронавірусу багато організацій і підприємств перейшли на дистанційну форму роботи, включаючи навчальні заклади. Дистанційна робота передбачає створення онлайн-платформ, реєстрації в наявних ресурсах і об'єднання там в мережу. Багато навчальних закладів використовували служби соціальних мереж, електронну пошту і засоби відеозв'язку. Однак, використання засобів комунікації в якості каналів передавання інформації виправдано не тільки під час епідемій, обмеження фізичних контактів посадових осіб, але й у випадках економії ресурсів,

наприклад, фізичних носіїв (паперу, флеш-носіїв, тощо) або економії часу передавання будь-якої інформації, при великих відстанях між філіями підприємства, наприклад, для трансатлантичних корпорацій.

Соціальну мережу працівників підприємства, створену в будь-якій ССМ називають корпоративною.

Наприклад, в [9] наведено таке визначення КСМ: «Корпоративна соціальна мережа – аналог звичної соціальної мережі із її функціоналом, яка, однак, створена для задоволення бізнес-потреб. Це професійна соціальна мережа, яка вирішує задачі організації і супроводження діяльності компанії».

Інший автор [6] пропонує таке визначення: «Корпоративна соціальна мережа – це внутрішній портал корпорації, реєстрація на якому доступна тільки для співробітників, є одним з інструментів формування корпоративної культури організації, а також використовується для підвищення рівня взаємодії між співробітниками та відділами корпорації».

Наступний автор [1] визначає корпоративну соціальну мережу як «..портал для співпрацівників компанії, побудований за принципом соціальної мережі і який включає в себе розширений функціонал для взаємодії між учасниками».

Як можна побачити, єдиного визначення нема, а автори визначень вкладають в цей термін різний зміст.

Враховуючи, що працівники формують соціальні мережі не тільки за допомогою телекомунікаційних засобів, але й особистим спілкуванням, а також те, що підприємства або організації створюють соціальні мережі для залучення зовнішніх акторів (постачальники, покупці, робітники) найбільш відповідним є визначення з [14]: «Корпоративна соціальна мережа зосереджується на використанні онлайн-соціальних мереж або соціальних відносин між людьми, які поєднані діловими інтересами та/або діяльністю».

Але, потрібно уточнити, що в суспільстві і в науковій сфері до сих пір називають соціальною мережею і соціальну мережу, і інструментарій для створення цієї мережі, і сайт, який застосовують для створення мережі, і програмне забезпечення для

створення сайту. В [4] вказано, що це обумовлено тим, що ця галузь знань з'явилася відносно недавно і дуже швидко розвивається. Тобто, в даній роботі будемо відокремлювати службу корпоративних соціальних мереж і корпоративну соціальну мережу, побудовану за допомогою цієї служби.

Прикладами служб корпоративних соціальних мереж є DaOffice, Пряники, IBM Connections, Facebook Workplace, ElcomLive, LinkedIn, CyberCloud, Yammer, Sitrion Social, Zoho Pulse, Битрикс24. Використовуючи функціонал цих служб, працівники підприємств мають можливість будувати власні мережі, де «друзями» будуть тільки ті особи, з якими суб'єкта пов'язує місце роботи. Підприємство або організація перед впровадженням корпоративної мережі має сформувати політику корпоративної соціальної мережі, яка описуватиме правила поведінки і функціонування суб'єктів мережі, їх обов'язки, права, можливості об'єднання в групи, тощо.

Згідно із вищезазначеного, дамо визначення.

Внутрішня корпоративна соціальна мережа (внутрішня КСМ) – соціальна структура, утворена індивідами, які є працівниками одного підприємства чи організації.

Внутрішня веб-КСМ – соціальна структура, утворена індивідами, які є працівниками одного підприємства чи організації за допомогою онлайн-платформ Інтернету.

Якщо розглядати корпоративну соціальну мережу тільки в рамках підприємства, то в залежності від політики підприємства стосовно соціальних мереж і, зокрема, корпоративних соціальних мереж, веб-КСМ матиме максимальну структуру – повний граф. За наявності обмежень, веб-КСМ матиме структуру, яку назвемо мінімальною, бо кількість зв'язків у неї буде мінімальна. Така структура копіюватиме управлінську структуру, тобто профіль посадової особи матиме зв'язки із своїми безпосередніми керівниками – тими, хто за посадою має право віддавати їй накази, розпорядження, а також із тими, кому ця посадова особа віддає накази і розпорядження – своїми підлеглими.

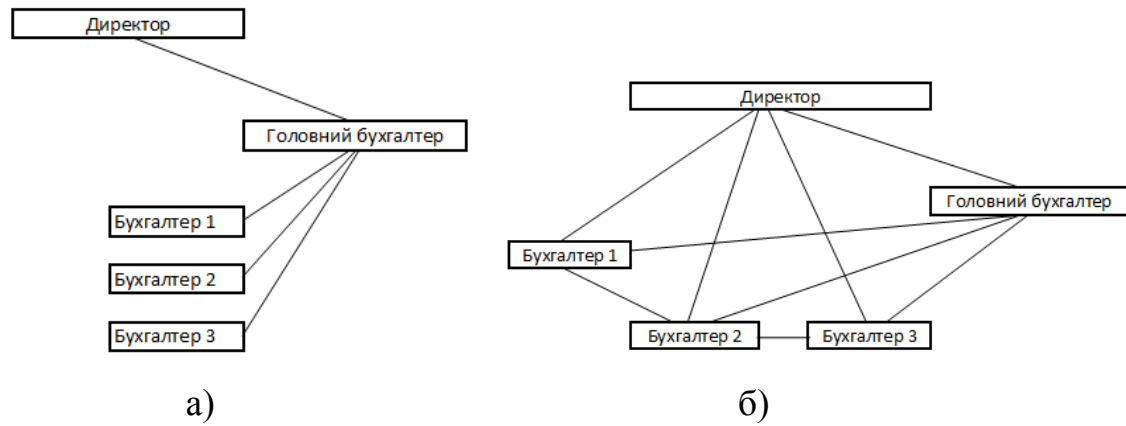


Рис. 2. Приклад зв'язків в корпоративній соціальній мережі (фрагмент)

Джерело: розробка авторів.

На рисунку 1 позначено: а) зв'язки між суб'єктами мережі копіюють управлінську структуру, тобто передаються тільки управлінська формальна і неформальна інформація, в зворотньому напрямку – інформація про виконання; б) всі суб'єкти мережі пов'язані один із одним.

Кількість суб'єктів і в першому, і в другому випадках однакова, різною є кількість зв'язків. В першому випадку зв'язків в мережі мінімальна кількість, в другому випадку – максимальна (рис.3).

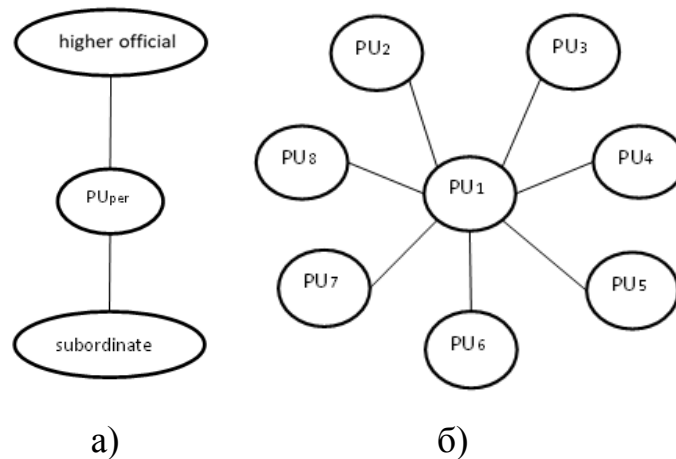


Рис. 3. Веб-ПСМ в веб-КСМ.

Джерело: розробка авторів.

В корпоративній соціальній мережі також є персональні мережі, на відміну від звичайних, де персоніфікатор створює мережу за власними бажаннями і вподобаннями, в КСМ персоніфікатор не вибирає персоніфікантів, а додає їх у відповідності до вимог політики підприємства або організації стосовно КСМ.

Кількість пропозицій платформ і служб КСМ з кожним роком все більше, впровадження має недоліки і проблеми, але не настільки великі, щоб відмовитися від

впровадження, бо вигоди від впровадження набагато більше.

Внаслідок того, що соціальні мережі з'явилися відносно недавно, взагалі, цей напрямок ще розвивається і не є сталим, то наслідки, переваги і недоліки впровадження їх в підприємства і організації постійно досліджуються і уточнюються. Але, деякі аспекти вже були виокремлені і досліджені. Наприклад, функціонування корпоративної соціальної мережі має позитивні аспекти:

1. залученість персоналу до робочого процесу;

2. створення корпоративної культури;
3. зменшення часу адаптації нових працівників;
4. мінімізація затрат робочого часу на пошук інформації, зниження витрат часу в інших соціальних мережах впродовж робочого дня;
5. збільшення швидкості пошуку колег для виконання робочих задач [21];
6. електронний обіг формальних документів і організація неформального спілкування (зменшення витрат);
7. об'єднання працівників в групи в рамках корпоративної мережі, такі групи описані в [15] і називаються спільнотами практиків;
8. створення і використання корпоративної бази знань;
9. переборення територіальних обмежень між підрозділами, розташованими віддалено;
10. підвищення інноваційності [15].

Крім вищезазначених, деякі підприємства дозволяють спілкування із посадовими особами інших підприємств (партнери, постачальники) в рамках спільноти практиків.

Типові служби корпоративних соціальних мереж мають наступний функціонал [2]:

- публікація контенту працівниками компанії (тексти, файли, мультимедіа);
- інструменти для спілкування чи обговорення – чати, блоги, відгуки і коментарі;
- повідомлення та нагадування;
- календар для нагадування про наради, зустрічі та інші події, в тому числі пересилання на телефон;
- інформаційна стрічка, в тому числі загальна або для кожного підрозділу, з налаштуваннями приватності;
- персональні RSS-потoki – для співпрацівників, які мають взаємодію наприклад, для виконання проекту;
- товари і послуги – можливість для працівників компанії публікувати особові оголошення, наприклад, про продаж квартири;
- доступ до всіх контактів компанії, включаючи пошук не тільки за прізвищем, але й за посадою, підрозділом і т.і.

Типова корпоративна служба соціальної мережі підприємства має можливості звичайної ССМ – створення персональних сторінок працівників, блогів, робочих груп і спільнот, обмін файлами, підписування на новини, організація дискусій, створення

інформаційних баз. Профілі містять перш за все професійну інформацію – навчальний заклад, посада (обов'язково), робочий телефон, компетенції і посадові обов'язки.

Нагадаємо, що в рамках нашої роботи розглядаються зв'язки людей, пов'язаних одним місцем роботи, тобто маються на увазі саме внутрішні корпоративні соціальні мережі, але не всі, а створені за допомогою служб соціальних мереж. Всі служби соціальних мереж можна розділити на такі типи:

- соціального спілкування,
- обміну мультимедіа,
- професійні,
- інформаційні,
- для освітніх цілей,
- для людей із загальними інтересами,
- для наукових дослідників.

Оскільки найбільш повним функціоналом для професійного спілкування наділені лише мережі соціального спілкування і професійні мережі, то саме вони і використовуються підприємствами і організаціями для створення внутрішніх корпоративних мереж.

Дослідження McKinsey Global Institute доводять, що за допомогою соціальних технологій, підприємства можуть збільшити продуктивність праці, в тому числі менеджерів на 20-25 відсотків, тому дослідження застосування корпоративних соціальних інструментів має великий сенс [20].

Використання існуючих служб соціальних мереж має переваги:

1. не треба витрачати кошти на створення власної КСМ;
2. забезпечення швидкого документообігу та інформаційного зв'язку;
3. користувачам даної ССМ не потрібно переходити на сторонній сайт (сайт підприємства/організації).

Також потрібно виділити наступні недоліки:

1. особові профілі користувачів доступні іншим суб'єктам мережі (також через засоби API);
2. передані повідомлення можуть бути прочитані сторонніми особами (порушення конфіденційності),
3. в існуючих ССМ присутня функція редагування повідомлень впродовж невеликого часу, але це може привести до викривлення інформації.

Крім використання існуючих ССМ, підприємства можуть придбати службу соціальних мереж, розроблену з врахуванням особливостей підприємства, його цілей і вподобань керівництва. Перевагами такого варіанту є більш безпечне передавання інформації підприємства, більш високий рівень захисту даних користувачів. До недоліків віднесемо потребу коштів для придбання і супроводження.

Отже, на формування групи «Робота» в профілях користувачів ССМ буде впливати в першу чергу фактор обов'язковості – чи є вказівка від керівництва додати в друзі співпрацівників, а якщо такої вказівки нема, то користувач включає до переліку друзів співпрацівників за своїм вподобанням або за потребою (наприклад, не працює мобільний зв'язок).

Введення в роботу організації або підприємства власної СМ, або обов'язкове використання існуючої матиме наслідки, позитивні і негативні.

Внаслідок впровадження веб-КСМ підприємству потрібно вирішити наступні проблеми:

- залучення додаткових працівників;
- виникає потреба в додаткових обчислювальних і програмних засобах, як особистих (наявність смартфона із підключенням до Інтернету), так і

корпоративних (потреба в персональних комп'ютерах із підключенням до мережі на всіх робочих місцях);

– потребує перегляду документація про політику інформаційної безпеки підприємства;

– необхідна розробка документів підприємства про політику в області застосування корпоративних соціальних мереж (методики ведення КСМ, встановлення правил, розробка заходів безпеки).

Вирішення вищезазначених проблем потребуватиме змін інформаційно-управлінської архітектури підприємства, як управлінського шару (перерозподілення функцій, введення нових посад, додавання штатних одиниць), так і інформаційного шару (придбання персональних комп'ютерів, переформування мережі, підключення до Інтернету).

Особливими з точки зору організації і функціонування є корпоративні соціальні мережі навчальних закладів. Працівники навчальних закладів, які викладають, матимуть велику кількість зв'язків із учнями або студентами. Внаслідок цього виникає потреба в додаткових профілях, поштових скриньках, тощо. Фактично, викладачі і вчителі створюють додаткову мережу.

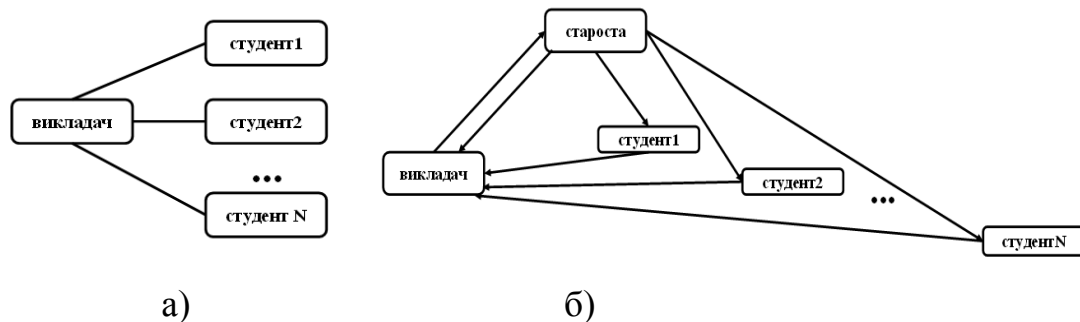


Рис.4. Приклади формування мережі, яка пов'язує викладачів і студентів:

- а) викладач пов'язаний із кожним студентом окремо;
- б) викладач дає завдання через старост груп, а отримує виконані завдання від кожного студента окремо.

Джерело: розробка авторів.

Висновки

В результаті проведених досліджень сформульовані визначення персональної соціальної мережі, персоніфікатора, персоніфіканта, веб-ПСМ, сукупної персональної соціальної мережі, сукупної

веб-ПСМ, уточнено термін «корпоративна соціальна мережа», дано визначення внутрішньої корпоративної соціальної мережі і внутрішньої веб-КСМ, виявлено її структуру, досліджені переваги і недоліки різних способів формування веб-КСМ, їх вплив на інформаційно-управлінські

архітектури підприємств і організацій; виокремлено проблеми, які потрібно вирішити підприємству під час впровадження веб-КСМ; з'ясовано, що в сучасних умовах на формування мережі суб'єктом впливають

не лише психологічні фактори, а й технічні і програмні, виокремлено групи профілів, які мають специфіку при формування групи «Робота» в переліку «друзів» профілю.

DANICH V.M.^{1*}, SHEVCHENKO S.M.²

1* Doctor of Economic Sciences, Professor, Department of economic Cybernetics and applied Economics V. N. Karazin Kharkiv national University, e-mail: cyber.khnu@gmail.com, danichvitaly@gmail.com

2 candidate, e-mail rjrfleelktlee@ukr.net

FORMALIZATION OF THE CONCEPT OF SOCIAL SPACE OF THE SUBJECT THROUGH THE CONCEPT OF SOCIAL NETWORKS

The purpose. To study the structure and properties of social space from the point of view of the subject's social networks, to find out the mechanisms of forming social contacts in modern conditions. **Methods.** The concept of "social network" is studied from the point of view of modern tools for their creation. Mechanisms for forming a personal social network are presented on the example of the "work" group from the list of "friends" of the profile. Highlighting the subject's personal social network made it possible to identify information transmission channels. The analysis of corporate social networks of enterprises, technologies of their implementation and features of functioning is made. The functionality of modern corporate social network services is studied. A survey of social networks of higher educational institutions in the context of distance education, as well as the use of existing social network services by higher educational institutions in the context of distance education, was conducted. **Results.** Features of forming a list of accounts in the "work" group from the general list of "friends" are revealed. Modern tools for creating social networks of the subject, corporate social networks of enterprises and organizations are studied. The factors that will influence the formation of a web-PSN are highlighted. The structure of web-CSN, disadvantages and advantages of using it, and technologies for their implementation are studied. Changes in the structures of corporate social networks of educational institutions are highlighted. **Scientific novelty.** The paper defines a personal social network (PSN), web-PSN, aggregate web-PSN, personificator, and personificant. The paper identifies groups of web-PSN objects, elucidates the mechanisms of web-PSN formation, and provides a formal description of them. Corporate social networks are considered, the definition of web-CSN is given, and the problems that an enterprise should solve before implementing web-CSN are formulated. The factors that influence the formation of a personal social network are also identified. **Practical significance.** Highlighting a web-PSN is relevant for business tasks, such as identifying potential buyers, identifying bots, fake accounts, and so on. The research results are important for other applied tasks, for example, determining the prospects for network expansion, determining the directions and speed of information dissemination, information perception, the ability and possibility of distortion, transmission prospects, and in general, for predicting the dynamics of communication networks of subjects. The study of the mechanisms of forming social contacts is important for formulating tips and suggestions on the processes of creating and developing a personal social network for an ordinary user, to ensure the protection of their account and personal data that it contains.

Keywords: personal social network; social network page; formalization; classification; social space of the subject; personificator; personificant; web-PSN, aggregate web-PSN, internal corporate social network (CSN), internal web-CSN.

REFERENCES

1. Akhmetova S.G. Korporativnye sotsialnye seti v deyatelnosti kompaniy. Vestnik PNIPU. Sotsialno ekonomicheskie nauki. 2013. №21. P. 77-80.
2. Bents D. Dlya chego nuzhny korporativnye sotsialnye seti biznesu i v chem unikalnost produkta. 2017. URL: <https://www.kp.ru/guide/korporativnye-sotsial-nye-seti.html>. (Date of request: 30.09.2020).
3. Web. WikipediYa svobodnaya entsiklopediya, 2020. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Veb>. (Date of request: 15.10.2020).

4. Danich V.M., Shevchenko S.M. Formalizatsiya tipovykh oznak storinok sotsial'nykh merezh. Review of transport economics and management. Dnipro, вур. 2(18), p. 100-109.
5. Назарук М.В., Пасічник В.В. Моделирование міського освітнього середовища як профільної соціальної мережі. Інформаційні технології та комп'ютерна інженерія, 2013. № 3. P. 42-47.
6. Nesterov A.K. Korporativnaya sotsialnaya set. Entsiklopediya Nesterovykh. URL: <http://odiplom.ru/lab/korporativnaya-socialnaya-set.html>. (Date of request: 30.09.2020)/
7. Robot (prohrama). WikipediYa Vil'na entsyklopediya, 2019. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Robot_\(prohrama\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Robot_(prohrama)). (Date of request: 30.09.2020).
8. Sotsial'na meretzha. WikipediYa Vil'na entsyklopediya, 2019. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Sotsial'na_merezha#Sotsial'ni_merezhi_v_Interneti. (Date of request: 30.09.2020).
9. Chekmasov S. Korporativnaya sotsialnaya set. IT-Manager. 2014. №3. P. 16-23.
10. Analysis and visualization of very large networks, 2020. – URL: <http://mrvar.fdv.uni-lj.si/pajek/>
11. Burt R. Toward a structural theory of action: network models of social structure, perception and action. – New York: Academic Press, 1982. – 381 p.
12. Buss A, Strauss N. Online Communities Handbook: Building Your Business and Brand on the Web. Berkeley, CA: New Riders; 2009. – 288 p.
13. Digital 2020 reports / we are social, 2020. – URL: <https://wearesocial.com/digital-2020>.
14. Enterprise social networking. WikipediA The Free Encyclopedia. 17.05.2020. – URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Enterprise_social_networking#cite_note-1. (дата звернення: 30.09.2020)
15. Etienne Wenger, Richard McDermott, William M. Snyder Cultivating Communities of Practice: A Guide to Managing Knowledge, Harvard Business School Press, 2002.
16. Hanneman, Robert A. and Mark Riddle. Introduction to social network methods. – Riverside, CA: University of California, Riverside, 2005. – 322 p. (published in digital form at <http://faculty.ucr.edu/~hanneman/>).
17. Harrison C. White (1995), Social Networks Can Resolve Actor Paradoxes in Economics and in Psychology, Journal of Institutional and Theoretical Economics, 151:58-74.
18. Huisman M., Duijn M. Software for Social Network // Analysis Proceedings of the Sixth International Conf. on Logic and Methodology, August 17–20. – Amsterdam, The Netherlands, 2004.
19. Linton Freeman (2006). The Development of Social Network Analysis. Vancouver: Empirical Press.
20. Michael Chui, James Manyika, Jacques Bughin, Richard Dobbs, Charles Roxburgh, Hugo Sarrazin, Geoffrey Sands, Magdalena Westergren The social economy: Unlocking value and productivity through social technologies. McKinsey Global Institute. McKinsey Global Institute. McKinsey & Company. 2012. – 184 p.
21. Tsedal B. Neeley, Paul M. Leonardi Enacting knowledge strategy through social media: Passable trust and the paradox of nonwork interactions. Strategic management journal. 2018. Volume39, Issue3. P. 922-946.
22. Wellman, B. and S. Wortley, Different Strokes from Different Folks: Community Ties and Social Support // American Journal of Sociology, 1990.

Стаття надійшла до редакції: 14.10.2020

Received: 2020.10.14

УДК 330.47

КАЛІНСЬКА О.П.^{1*}, ГАВРИШ К.Ю.²

1* к.п.н., доцент Приватного закладу вищої освіти «IT Step University», старший викладач кафедри економіки і маркетингу Інституту підприємництва та перспективних технологій Національного університету «Львівська політехніка» (за сумісництвом), e-mail: oksanakalinska@ukr.net, ORCID: 0000-0003-2939-2071

2* студентка 3 CS-31 групи, Приватний заклад вищої освіти «IT Step University», e-mail: gavrysh.kateryna@gmail.com

МОЖЛИВОСТІ ТА СПОСОБИ РЕАЛІЗАЦІЇ РЕКЛАМНОГО ПРОДУКТУ У СОЦІАЛЬНИХ МЕРЕЖАХ ДЛЯ ПРОГНОЗУВАННЯ МАЙБУТНЬОГО НАБОРУ СТУДЕНТІВ НА ПРИКЛАДІ АНАЛІЗУ ЗАГАЛЬНИХ ПОКАЗНИКІВ ВСТУПНОЇ РЕКЛАМИ ПРИВАТНОГО ЗАКЛАДУ ВИЩОЇ ОСВІТИ «IT STEP UNIVERSITY»

Мета. Дослідити та з'ясувати можливості реклами для досягнення високого рівня популяризації, актуальності та здобуття уваги великої цільової аудиторії, а також забезпечення достатнього набору студентів до освітнього закладу. **Методика.** В процесі дослідження використані математично-економічний аналіз; рівняння одночинникової прямої залежності; структурний метод; контент стратегії; порівняльний аналіз; системний аналіз. **Результати.** Розглянуто можливості та способи реалізації рекламного продукту у соціальних мережах. Розроблена математична модель параметрів одночинникового рівняння лінійного тренду прямої залежності. **Наукова новизна.** Запропоновано метод стійкої залежності між чинниками, що впливають на кількість набору студентів, і результативною ознакою. Доведено, що результативна ознака (кількість набраних студентів) залежить від багатьох факторів. **Практична значимість.** Запропоновано рекомендації щодо моніторингу використання та впливу реклами за допомогою математичного аналізу не лише в період вступної кампанії, а й також протягом всього року, щоб розраховувати на велике залучення аудиторії, і, відповідно, притік студентів до освітнього закладу. Необхідно пам'ятати, що реклама є рушійною силою, особливо це необхідно для просування та впізнаваності Університету.

Ключові слова: реклама, вступна кампанія, соціальні мережі, студенти, абітурієнти, освітній заклад, математичний аналіз

Постановка проблеми

Відомо, що все, що затримує назву продукту або компанії в свідомості потенційних клієнтів є формою реклами. Здебільшого реклама має форму ретельно спланованих кампаній, стратегічно розроблених і проведених для досягнення поставленої цілі. Органічна реклама має своє значення та, безумовно, є необхідною. Проте, знаючи, що саме зараз необхідно збільшити кількість зацікавлених, популяризувати себе чи свій контент, варто скористатися платною рекламою. Також важливо стежити скільки нових користувачів переглядають сайт, а відповідно і те, звідки саме вони на нього переходять. Сайти найчастіше шукають в інтернеті, найменше ж переходять з посилань на них з інших джерел. Середній час перебування на сайті дорівнює хвилині, що є досить хорошим показником.

Отже, для впевненої рекламної стратегії та кампанії потрібно не лише розуміти які рекламні налаштування будуть виграшними, а й необхідно проводити відповідні математичні та економічні дослідження, аналізувати ринок та потенційних користувачів. Також необхідно правильно та раціонально розподіляти ресурс, що витрачається як на платну так і на органічну рекламу. Розумні, вичерпні та докладно підготовані дані зможуть забезпечити хорошу віддачу та бажані результати. Це також підтверджується і сучасним розвитком цифрової економіки яка створює нові ринкові мотиви та попит у формуванні потреб щодо її використання для різних сфер життєдіяльності суспільства [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблема дослідження структуризації та розвитку засобів Інтернет-реклами розкриті в

працях таких дослідників як Ф. Бардена, Т. Бокаревої, Т. Дейнекіна, В. Комарової, А. Короткової, Р. Кузнєцової, М. Лебеденко. Такі науковці як Д.Костяхин, Д. Халілов, Т. Червоний, С. Шляхтина, Є. Ромат, Т. Новикова, А. Сумець в своїх роботах приділяли увагу прогнозам використанню та впливу реклами, організації рекламних компаній та розрахунку її довготривалої ефективності. Отже, вивчення впливу, прогнозу та змін повсюдної цифровізації спонукає до необхідності подальшого дослідження можливостей та способів реалізації рекламного продукту у соціальних мережах для прогнозування показників освітньої вступної реклами, особливо на різних часових проміжках взаємодії користувачів з інформаційною інтернет-рекламою.

Формування цілей статті

Отже, саме тому варто розглянути рекламні цілі, щоб проаналізувати яку саме рекламу потрібно запускати, на яких пристроях і для якої аудиторії. Отже, в процесі нашого дослідження розглядатимемо, як досягнути мети популяризації, актуальності та здобуття уваги великої цільової аудиторії. Це і є метою нашої статті.

Виклад основного матеріалу

Реклама в сучасному суспільстві стала досить важливим інструментом маркетингу. Особливо за останні роки активного розвитку набула Інтернет-реклама. Інтернет-реклама – це реклама, що розміщується в мережі Інтернет, переважно на добре зарекомендованих і популярних веб-сайтах;

це представлення товарів або послуг в мережі Інтернет, яке адресовано масовому клієнту і має характер переконання [4].

Науковець М. Лебеденко не менш важливими перевагами інтернет-реклами називає відносно низькі витрати на її створення та розміщення, високу оперативність передачі інформації, високу візуалізація та інтерактивність рекламних повідомлень. Крім того, як зазначає дослідник, сучасні технології мають змогу управляти реакцією користувачів, змінюючи рекламне повідомлення для досягнення максимального ефекту [3]. Посилаючись на сайт IT Step University [5], та сторінку у мережі Facebook [6] розглянемо активність користувачів упродовж року – з вересня 2017 по вересень 2018, акцентуючи увагу на період вступної кампанії, тобто, – квітень-серпень 2018 року. Для початку з'ясуємо, як користувачі поводять себе на Facebook сторінці, згодом – їхню взаємодію з сайтом. Наприклад, аналізуючи статистику на Facebook сторінці, при зверненні уваги на першу вкладку «Огляд» можна порівняти статистику органічної та платної реклами у таких аспектах як дії на сторінці, відео, охоплення допису, вподобання та інше. Варто наголосити, що органічна реклама охоплює значно меншу аудиторію, ніж платна.

Також можна побачити загальний графік охоплення протягом певного тижня. Якщо необхідно подивитися охоплення допису за окреслений період, можемо скористатися вкладкою «Охоплення». Для прикладу, візьмемо період з квітня по травень 2018 р. (рис. 1).

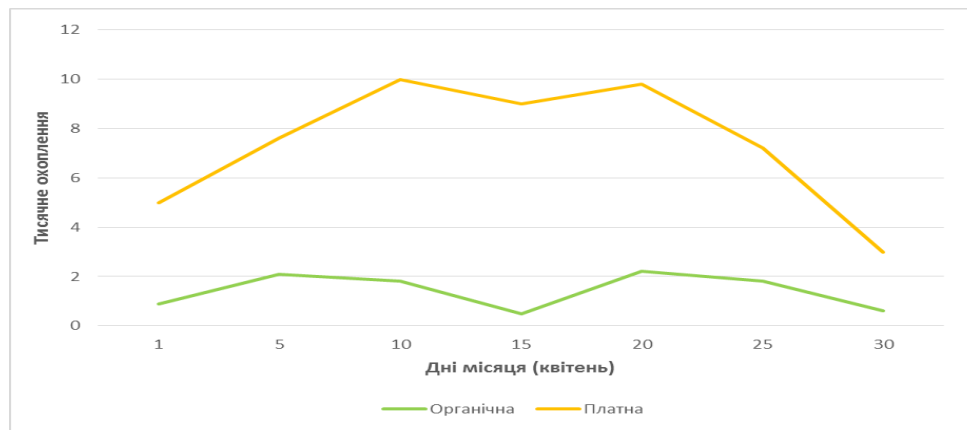
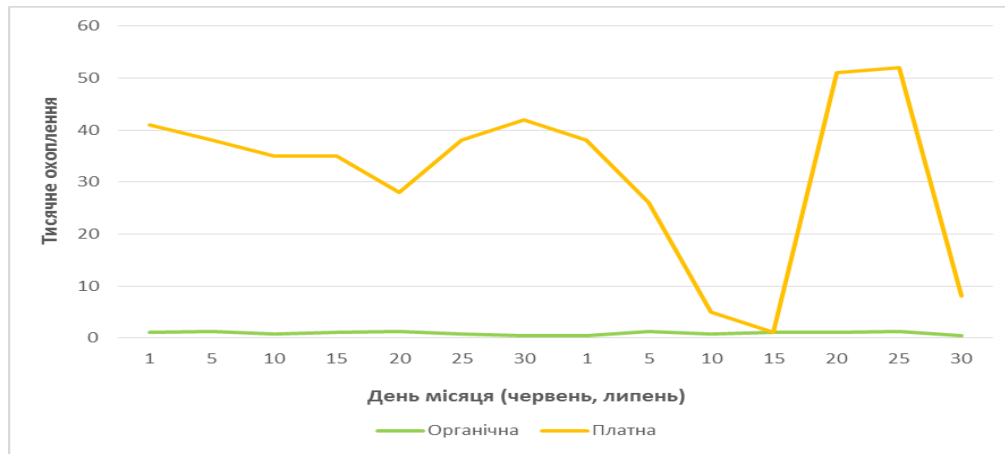


Рис.1. Охоплення аудиторії з квітня по травень (2018 р.)

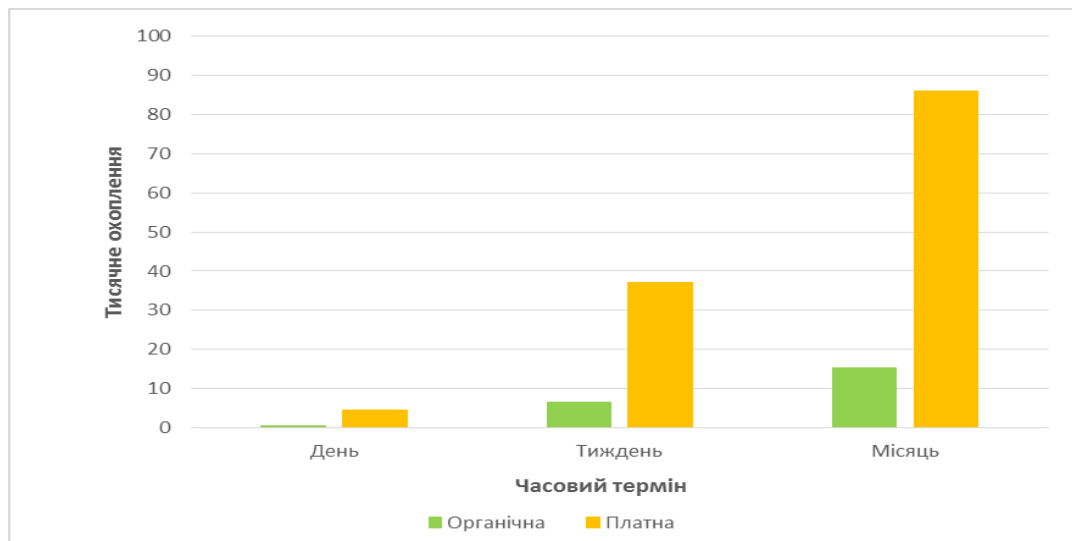
Не важко помітити, що платна реклама значно більш дієва. Що ж відбувається в інший період з червня по липень, коли абітурієнти найактивніше починають

цікавитися вступною кампанією та новинами? На графіку (рис. 2) бачимо, наскільки мізерна взаємодія завдяки органічній рекламі.

**Рис.2. Охоплення аудиторії з червня по липень (2018 р.)**

Наступне, на що варто звернути увагу, це вкладка «Реклама». Для прикладу, розглянемо платну рекламу обраного нами періоду. Бачимо, що охоплення достатньо велике. Розглянемо детальніше, в яких

сферах найбільше цікавилися цим дописом, або ж вікову категорію, яка переважає. Також проаналізуємо згадані вище періоди більш детально – в цифрах.

**Рис.3. Охоплення аудиторії за перший тиждень квітня (2018 р.)**

Вище наведені перший тиждень квітня, охоплення аудиторії за день, за тиждень, та за 28 днів як органічної так і платної реклами (рис. 3).

Отже, досить помітно, наскільки активнішими були читачі, що переходили на сторінку завдяки платній рекламі. В період

останнього тижня липня (рис. 4) бачимо ще більш різкі зміни: один день органічна реклама змогла охопити лише 1345 осіб, в той час як з платної реклами було задіяно 48359 користувачів.

Тому, як узагальнення, можна зробити висновки, що органічна реклама має своє

значення та, безумовно, є необхідною.

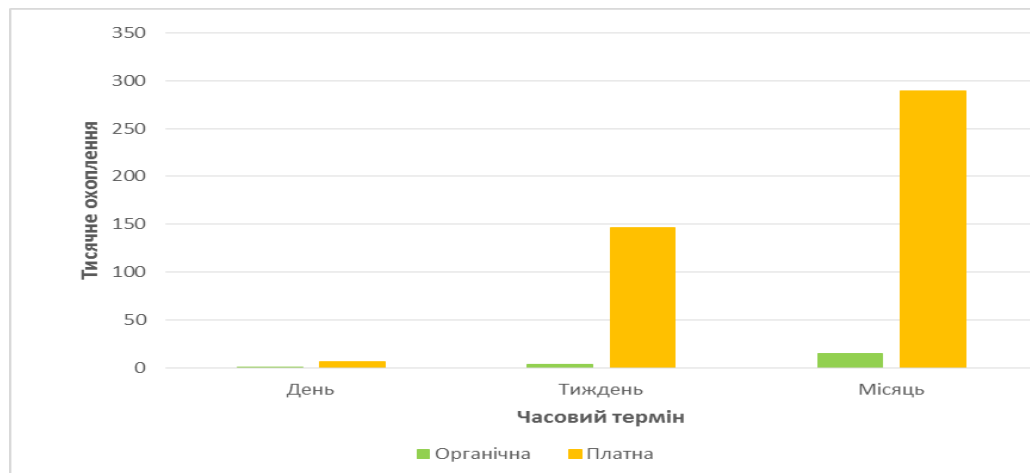


Рис.4. Охоплення аудиторії за останній тиждень липня (2018 р.)

Проте, знаючи, що необхідно збільшити кількість зацікавлених, популяризувати себе чи свій контент, варто скористатися платною рекламою. Адже шістдесятитисячне охоплення неможливо отримати лише з органіки. Саме тому необхідно правильно та раціонально розподіляти ресурс, що витрачається як на платну так і на органічну рекламу. Приміром, відсоток платної реклами, що забезпечить необхідне для нас охоплення, становить 79%. Отже, варто розглянути рекламні цілі, щоб проаналізувати яку саме рекламу потрібно запускати, на яких пристроях і для якої аудиторії. Залежно від цілі, в Facebook використовуємо такі можливості платної реклами: впізнаваність бренду, трафік, конверсії. Їхні налаштування дозволяють досконало визначити – що саме та в якому вигляді подавати. Позицією, якою користуються найчастіше – є «Трафік».

Під час аналізу налаштувань цього виду платної реклами, перше, що варто зауважити, це те, що тут враховується не лише кількісне охоплення аудиторії, але й часткова взаємодія з сайтом (кількість кліків та переходів). Одними з основних налаштувань тут маємо аудиторію. А саме, звертаємо увагу на вікову категорію, розташування, мову, стать. Аналізуючи безпосередньо сторінку IT Step University у мережі Facebook, можемо виявити певні закономірності. Як вже зазначалося вище, одночасний запуск великої кількості рекламних кампаній припадає на травень-

серпень, адже саме в цей період проводиться вступна кампанія у ЗВО. Це наштовхує на висновок, що аудиторію необхідно підбирати відповідну (особи віком 17-19 років, що є потенційними абітурієнтами, та їхні батьки (40-50 років)). Також не менш цікавою позицією є територіальне охоплення. На запропонованій діаграмі (рис.5) бачимо, що найбільше переглядів та взаємодій з дописом було здійснено користувачами Львівської області, найменше – Волинської. Відповідно, 85% абітурієнтів було з Львівської області і лише 7% з Волинської. Отже, можна зробити висновок, що для приваблення абітурієнтів з інших областей варто збільшувати і діапазон дії реклами.

Також не варто забувати про місце розміщення публікації, адже не зовсім доцільним є розміщення реклами у Facebook Messenger, тому, що в більшості людей це викликає радше відразу, ніж зацікавлення. Бажано також уникати миттєвої реклами, що зникає одразу ж, як користувач прогортає стрічку новин та, навпаки, важливо, щоб користувач якомога довше затримався на публікації та перейшов на сайт. Тому, розглядаючи аудиторію віком від 15 до 19 років, потрібно розуміти, що її основна кількість багато часу проводить у Instagram, а отже, налаштовувати основну кількість реклами потрібно саме там.

Також абітурієнти звертають увагу на рекламу у телефонних додатках: Facebook Lite, Messenger, YouTube тощо.

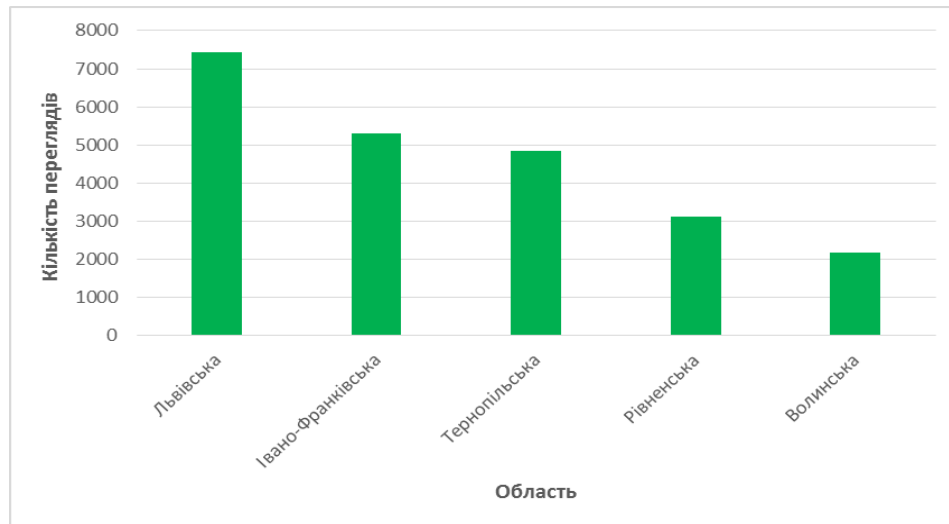


Рис.5. Територіальне охоплення студентської аудиторії

Що ж до категорії користувачів віком від 40 років, а їх, зазвичай, лише 9%, бачимо дещо іншу ситуацію. Тут краще зосередити свою увагу на рекламі, що з'являється користувачеві ПК, а саме: сайти, Facebook сторінка, пошуковик Google. Ось, власне, для реалізації такої мети «Трафік» має найоптимальніші налаштування. Тут з'являється потужна функція «Піксель», що дозволяє закріпити певну сторінку з сайту до рекламної публікації.

Натиснувши на заклик до дії («Дізнатися більше» тощо) користувач без проблем потрапляє на відповідну сторінку. В період вступної кампанії дуже вдало використовувати таку позицію для миттєвого з'єднання користувача зі сторінкою реєстрації, деталями щодо подачі документів тощо.

Повертаючись до питання раціонального використання ресурсів реклами, розглянемо поняття органіки та її забезпечення. У відсотковому співвідношенні, зрозуміло, що вона охоплює значно меншу аудиторію (21%). Так на що ж варто звернути увагу у цьому випадку? Відповідь проста – на контент стратегії. Адже не лише кількість, вигляд та спосіб подання має значення в залученні користувачів. Контент стратегії, як завжди, залишаються актуальними та потребують розуміння доцільності їх використання. Спершу варто подумати про обсяг публікацій. В період невеликого ажіотажу доцільно писати вичерпні розлогі тексти, звичайно ж, з використанням медіа

(відео, фото). Якщо ж подається посилання на відповідну сторінку на сайті – достатньо короткої передачі змісту із заохоченням до подальшого прочитання вже на самому сайті. Беручи за приклад сторінку IT Step University за період вересень – травень спостерігаємо, що більшість публікацій є великими за обсягом. Переважно вони розповідають про актуальне життя університету, заохочують абітурієнтів до майбутньої співпраці. У випадку, коли маємо запуск великої кількості рекламних кампаній – тексту менше, проте, за рахунок більшої кількості публікацій, маємо хороше охоплення аудиторії. Тут варто розглянути період з травня по серпень. Тексти публікацій значно конкретніші, коротші, але влучні та переконливі. Отже, немає чітко визначеного типу контенту, що публікується, але, все ж таки, деякі види переважають (залежно від сезону публікацій). Наприклад, персоніфікований та розважальний контент є в період з вересня по травень. Саме в цей час в університеті проводиться багато заходів за участі студентів та запрошених гостей. Протягом літніх місяців на сторінці IT Step University найчастіше можна побачити публікації та рекламу галузевого та брендованого характеру. Такий контент зумовлений необхідністю нагадати про себе, часом, порівнюючи себе з іншими закладами цієї ж галузі. Відповідно до такого типу контенту належать рекомендації для абітурієнтів та їхніх батьків, переконливі аргументи з позиції вступу до університету, оцінку

можливостей тощо. Ще один важливий момент, який необхідно враховувати це, безумовно, аудиторія. Для прикладу, текст рекламної публікації щодо вступу у ЗВО, що є орієнтованим на абітурієнта, швидше за все, матиме більш неформальний вигляд. Тут варто акцентувати увагу не лише на навчанні, але й на студентському житті,

заходах, розвагах. Публікація такого типу, яка зорієнтована на батьків майбутніх вступників, повинна відображати переконливі аргументи, можливості та перспективи. Контент має бути викладений максимально влучно, без зайвих речень та ліричних відступів. Крім того, варто пам'ятати, яка стаття користувачів переважає.

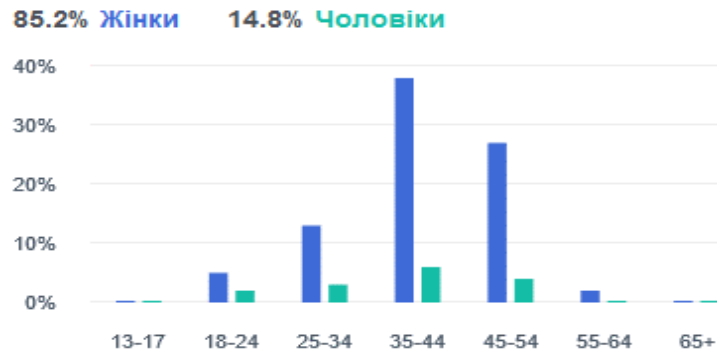


Рис.6. Статистика охоплення аудиторії за гендерною ознакою

Оглядаючи статистику сторінки університету (рис. 6), бачимо, що жінок, зазвичай, більше. А отже, щоб охопити більшу чоловічу аудиторію, варто замислитися над зміною стратегії (можливо подавати інформацію у більш стислому форматі, використовувати інший підхід до візуалізації). Не варто забувати, що, враховуючи аудиторію, необхідно взяти до уваги ще й регіон, адже спосіб мислення відрізняється у різних місцевостях, не кажучи вже про країни.

Аналізуючи всі вищезазначені дані, можна зрозуміти, чому запуск рекламних кампаній відбувається саме так, а не інакше. Що тут мається на увазі: велика кількість кампаній в період з травня по серпень, для охоплення більшої кількості користувачів, а саме: абітурієнтів та їхніх батьків, та менша кількість в інший період року.

Звісно ж, одним з показників успішності сайту та сторінки є кількість переходів на сайт, час, протягом якого користувач перебуває на ньому та багато іншого. Для прикладу можемо проаналізувати скільки тисяч користувачів заходило на сайт за якийсь певний період. Або ж відстежити перехід на сайт з інших можливих мереж. За допомогою Google Analytics можемо розглядати як перехід з соціальних мереж так і з пошуковика Google. Аналіз даних дає

можливість зрозуміти, коли саме достатньо використовувати органічний пошук, а коли – його замало. Також важливо стежити скільки нових користувачів переглядають сайт, а, відповідно, і те, звідки саме вони на нього переходять. З аналізу – сайт університету найчастіше шукають в інтернеті, найменше ж переходять з посилань на нього, що були використані іншими сервісами. Середній час перебування на сайті дорівнює хвилині, що є досить хорошим показником.

Зрозуміло, що найактуальнішим для будь якого носвітнього закладу залишається питання набору достатньої кількості студентів. Але як забезпечити необхідний набір та які показники вкажуть на ступінь досягнення цілі, яка роль реклами в цьому наборі показників та що для цього необхідно – розглянемо з математичної точки зору.

Отже, щоб оцінити розмір зміни різних чинників для забезпечення планового або нормативного рівня результативного показника (кількість студентів) і визначити при цьому необхідні затрати ресурсів (зокрема, бюджет на рекламу, кількість кліків) за кожним чинником, застосуємо метод статистичних рівнянь залежності, який розроблений професором Р. Кулиничем [2].

Статистичні дані вступних кампаній в IT Step University за 2017-2019 рр. розмістимо в таблиці 1.

Статистика вступних кампаній в IT Step University за 2017-2019 рр.

Рік	Кількість кліків (X)	Бюджет (Z)	Набір студентів (Y)
2017	23954	50177	35
2018	45107	178918	66
2019	150000	340782	73

Для проведення аналітичних розрахунків спочатку варто визначити чи є стійка залежність між чинниками і результативною ознакою. Це завдання можна вирішити шляхом розрахунку одночинникових рівнянь.

З даних таблиці 1 видно, що із зростанням кількості кліків та бюджету на рекламу, набір студентів зростає. Отже, для розрахунків можна використати рівняння одночинникової прямої залежності (1):

$$y = y_{\min} \left(1 + bd \frac{x_i - 1}{x_{\min}} \right) \quad (1)$$

де y_{\min} , x_{\min} – відповідно мінімальне значення результативної і чинникової ознак, b – знак відхилень, d – параметр одночинникової залежності. Результати запишемо в таблиці 2 і 3.

Таблиця 2

Розрахунок параметрів одночинникового рівняння лінійного тренду прямої залежності

Рік	Кількість кліків (X)	Набір студентів (Y)	$\frac{x_i}{x_{\min}} - 1$ (dx)	$\frac{y_i}{y_{\min}} - 1$ (dy)	$b \times dx$	Теоретичні значення набору студентів Y_x	$/dy-b \times dx/$
2017	23954	35	0	0	0	35	0
2018	45107	66	0,8831	0,8857	0,2844	44,954	21,046
2019	150000	73	5,2620	1,0857	1,6943	94,304	21,304
Разом	219061	174	6,1451	1,9714	1,9787	174,258	42,35

За даними таблиці 1 знаходимо параметри одночинникового рівняння прямої залежності для чинника X:

$$1. \quad Y_{\min} = 35$$

$$2. \quad b = \frac{\sum \left(\frac{y_i}{y_{\min}} - 1 \right)}{\sum \left(\frac{x_i}{x_{\min}} - 1 \right)} \approx \frac{1,98}{6,14} \approx 0,322$$

Рівняння залежності матиме вигляд:

$$y_x = 35 \cdot \left(1 + 0,322 \cdot d \frac{x_i - 1}{x_{\min}} \right)$$

Це означає, що зміна розміру відхилень коефіцієнтів порівняння чинника X на одиницю призводить до зміни розміру відхилень теоретичних значень результативної ознаки в 0,322 рази.

Таблиця 3

Розрахунок параметрів одностороннього рівняння лінійного тренду прямої залежності

Рік	Бюджет (Z)	Набір студентів, (Y)	$\frac{z_i}{z_{\min}} - 1$ (dz)	$\frac{y_i}{y_{\min}} - 1$ (dy)	$b \times dz$	Теоретичні значення набору студентів Y_x	$ dy - b \times dz $
2017	50177	35	0	0	0	35	0
2018	178918	66	2,5656	0,8857	0,608	56,28	9,72
2019	340782	73	5,7916	1,0857	1,374	83,09	10,09
Разом	569877	174	8,3572	1,9714	2,01	174,37	19,81

За даними таблиці 3 визначимо параметри рівняння для чинника Z:

$$1. \quad Y_{\min} = 35$$

$$2. \quad b = \frac{\sum \left(\frac{y_i}{y_{\min}} - 1 \right)}{\sum \left(\frac{z_i}{z_{\min}} - 1 \right)} \approx \frac{1,98}{8,37} \approx 0,237$$

Рівняння залежності матиме вигляд:

$$y_x = 35 \cdot \left(1 + 0,237 \cdot d_{\frac{z_i - 1}{z_{\min}}} \right)$$

Отже, зміна розміру відхилень коефіцієнтів порівняння чинника Z на одиницю призводить до зміни розміру відхилень теоретичних значень результативної ознаки в 0,237 рази.

Вибір чинників для виконання нормативних прогностичних розрахунків проведемо на основі розрахунків коефіцієнтів стійкості зв'язку також за даними таблиці 2 і 3.

Коефіцієнт стійкості зв'язку розраховують за формулою (2):

$$K_c = 1 - \frac{\sum |d_y - b d_x|}{d_y} \quad (2)$$

Коефіцієнт стійкості зв'язку для чинника X складе:

$$K_{cx} = 1 - \frac{42,35}{1,9714} = 20,4822$$

Коефіцієнт стійкості зв'язку для чинника Z складе:

$$K_{cz} = 1 - \frac{19,35}{1,9714} = -20,0487$$

Ці значення коефіцієнтів стійкості свідчать про те, що залежність між набором студентів і кількістю кліків та бюджетом носить нелінійний характер. Тобто, ми не спостерігаємо стійкої залежності між чинниками і результативною ознакою. Це пояснюється тим, що результативна ознака (кількість набраних студентів) залежить від дуже багатьох факторів. Якщо порівнювати щорічну вступну кампанію з попередніми роками, то одним з таких факторів було те, що університет підняв прохідний бал зі 100 до 120, що унеможливило подання документів близько 20% всіх бажаючих.

Для того, щоб проаналізувати роль кожного фактора на результативну ознаку можливо доцільнішим було б скористатися дисперсійним та регресійним аналізом, але для цього потрібно мати більший обсяг вибірки, тобто це завдання на майбутнє.

Висновки

Отже, проведені дослідження дає змогу зробити висновки, що, розглядаючи основну ціль реклами IT Step University – залучення якомога більшої кількості абітурієнтів, використовуються всі можливі методи та засоби. Це уможливує розуміння того, яку рекламу в який період варто застосовувати, як правильно писати публікації, щоб розраховувати на велике залучення аудиторії, і, відповідно, вступ студентів. Порівнюючи набір 2018 року (66 студентів) та активність

(100 тис. конверсій), яка дала змогу забезпечити такий набір, можемо припустити, що для залучення 200 студентів необхідно збільшити кількість конверсій до 260 тисяч. Для планування досягнення таких результатів можемо використати правило Парето. Його сутністю є те, що 20% роботи забезпечить 80% результату. Вся інша робота є другорядною, хоча й приносить додаткові 20% результату.

Плоди імплементування усіх 100% роботи можемо бачити вже. За рік проактивної та новаторської діяльності (включаючи, звичайно ж, рекламу) позиція Університету у всеукраїнському рейтингу ЗВО тотально змінилася. Всього протягом року Університет піднявся на 20 пунктів, перебуваючи зараз у п'ятірці лідерів [7]. Це дає чітке розуміння того, що на набір впливає багато інших факторів, окрім реклами. Тому до запуску рекламної кампанії потрібно підходити підготовлено, неспішно і з розумом. Також, враховуючи позицію Університету, очевидно, що набір міг бути значно більшим, якщо б прохідний бал залишився незмінним. Саме тому протягом всього року, а особливо в період вступної кампанії, варто не тільки використовувати всі вищезгадані можливості, а й надалі математично аналізувати наявну ситуацію. Необхідно пам'ятати, що реклама є рушійною силою, особливо це необхідно для просування та впізнаваності Університету.

KALINSKA O.P.^{1*}, HAVRYSH K.Y.²

1* Ph.D., Associate Professor of Private institution of higher education «IT Step University»; Senior Lecturer, Department of Economics and Marketing, Institute of Entrepreneurship and Advanced Technologies, Lviv Polytechnic National University (part-time), e-mail: oksanakalinska@ukr.net, ORCID: 0000-0003-2939-2071

2 student from group № 3 CS-31, Private institution of higher education «IT Step University», e-mail: gavrysh.kateryna@gmail.com

OPPORTUNITIES AND WAYS TO IMPLEMENT AN ADVERTISING PRODUCT ON SOCIAL NETWORKS TO PREDICT THE FUTURE ENROLLMENT OF STUDENTS ON THE EXAMPLE OF THE ANALYSIS OF GENERAL INDICATORS IN THE AVAILABLE ADVERTISING OF A PRIVATE INSTITUTION OF HIGHER EDUCATION «IT STEP UNIVERSITY»

The purpose. Explore and explore advertising opportunities to achieve a high level of promotion, relevance and attention of a large target audience, as well as ensuring a sufficient enrollment of students. **Method.** Mathematical

and economic analysis was used in the research process; equation of one-factor direct dependence; structural method; strategy content; comparative analysis; system analysis. **Results.** Possibilities and ways of realization of an advertising product in social networks are considered. A mathematical model of the parameters of the one-factor equation of the linear trend of direct dependence is developed. **Scientific novelty.** The method of stable dependence between the factors influencing the number of students and the resultant characteristic is offered. It is proved that the result (the number of students enrolled) depends on many factors. **Practical significance.** Recommendations for monitoring the use and impact of advertising through mathematical analysis not only during the introductory campaign, but also throughout the year, to expect a large audience, and, consequently, the influx of students. It is necessary to remember that advertising is a driving force, it is especially necessary for advancement and recognition of the University.

Keywords: advertising, introductory campaign, social networks, students, entrants, educational institution, mathematical analysis

REFERENCES

1. Kontsepsiia rozvytku tsyfrovoi ekonomiky ta suspilstva Ukrainy na 2018-2020 roky. Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 17 sichnia 2018 r. [The concept of development of the digital economy and society of Ukraine for 2018-2020. Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine of January 17], Retrieved from: URL: <https://minfin.com.ua/ua/2018/01/17/31946820/> (data zvernennia: 25.09.2020). (in Ukrainian)
2. Kulynych, O. I. & Kulynych, R. O., (2019). *Statystychne modeliuвання i prohnozuvannya dlia obgruntuvannya prohram sotsialno-ekonomichnoho rozvytku [Statistical modeling and forecasting to substantiate the program of social and economic development]*. Khmelnytskyi. (in Ukrainian)
3. Lebedenko, M. S. (2011). Veb-resurs yak efektyvnyi instrument marketynhovykh komunikatsii [Web resource as an effective tool of marketing communications]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu*, 2 (1), 178–182. (in Ukrainian)
4. Khaustov, M. M. (2019). Teoretychni aspekty provedennia reklamnykh kampanii u merezhi Internet [Theoretical aspects of conducting advertising campaigns on the Internet]. *Biznesinform*, 7, 350-361. Retrieved from: URL: [//www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2019-7_0-pages-350_361.pdf](http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2019-7_0-pages-350_361.pdf). (data zvernennia: 29.09.2020). (in Ukrainian)
5. IT Step University. Retrieved from: URL: <https://high.itstep.org/>. (data zvernennya: 29.09.2020).
6. IT Step University. Retrieved from: URL: <https://www.facebook.com/ITStepUniversity/>. (data zvernennya: 29.09.2020).
7. IT Step University. Retrieved from: URL: https://high.itstep.org/2019/09/02/it-step-university-vvijshov-u-p-yatirku-zakladiv-vy-shhoyi-osvity-za-konkursny-my-balamy-abituriyentiv-zgidno-rejty-ngu-dou-ua/?utm_source=facebook. (data zvernennya: 29.09.2020).

Стаття надійшла до редакції: 16.10.2020

Received: 2020.10.16

УДК 330.45

СТЕБЛЮК Н.Ф.^{1*}, ВОЛОСОВА Н.М.²

1* к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджменту організацій і адміністрування Дніпровського державного технічного університету, e-mail: tasha-s@ukr.net, ORSID ID: 0000-0002-4488-769X

2* к.т.н., доцент, доцент кафедри прикладної та вищої математики Дніпровського державного технічного університету, e-mail: volosonata@ukr.net, ORSID ID:0000-0002-1314-1991

ПОБУДОВА ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНОЇ МОДЕЛІ ОПТИМАЛЬНОГО РОЗПОДІЛУ ІНВЕСТИЦІЙ: СЦЕНАРНИЙ ПІДХІД

Мета. Метою роботи є обґрунтування теоретичних положень, методичних та практичних аспектів щодо оптимального розподілу інвестиційних ресурсів на основі сценарного підходу та оцінка ефективності запропонованих для реалізації проектів підприємства. **Методика.** Під час проведення дослідження використовувалися методи системного аналізу та логічних узагальнень, статистичного та порівняльного аналізу, математична модель оцінки ефективності інвестиційних проектів, сценарний підхід, апарат Бейєсівських мереж. **Результати.** Запропоновано науковий підхід до оптимального розподілу інвестиційних ресурсів за допомогою економіко-математичного моделювання. Варіант розв'язання задачі оцінки ефективності проектів підприємства проведено на основі інтегрального показника доцільності реалізації проекту. **Наукова новизна.** Сформовано сценарний підхід до прийняття управлінських рішень щодо оптимального розподілу коштів між проектами. Його відмінність від існуючих підходів базується на економіко-математичному моделюванні, котре передбачає ситуаційне моделювання сценаріїв за алгоритмом, що містить якісний опис процесу та побудову кількісної моделі. **Практична значимість.** Розробки, запропоновані в даній роботі, впроваджені та застосовуються у поточній діяльності АТ «ДніпроАзот».

Ключові слова: інвестиційний проект; сценарний підхід; інноваційна діяльність; інвестиції; оптимальний розподіл; математичне моделювання

Постанова проблеми

Умови в яких функціонують промислові підприємства відзначається нестабільністю ринкового середовища, високим рівнем зносу обладнання та дефіцитом фінансових ресурсів. Відсутність достатнього обсягу коштів не повинна завадити реалізації перспективних інноваційних проектів. Діяльність підприємства повинна мати орієнтир на створення та залучення тих інновацій, які в існуючих умовах дозволять сформуванню стійкі конкурентні переваги. Тому постає нагальна потреба в обґрунтуванні найкращого способу оптимального розподілу інвестиційних ресурсів в системі управління інвестиційною діяльністю підприємства.

Таким чином вирішення цих питань вимагає розробки відповідних моделей, методів, інструментальних засобів підтримки прийняття управлінських рішень на підприємстві.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Систематизація літературних джерел та підходів до вирішення проблеми оптимального розподілу фінансових ресурсів в умовах ризику засвідчила, що питання формування системи інвестиційного забезпечення та оцінювання ефективності інвестиційних проектів є досить актуальними. Вагомий внесок у вирішення проблем інвестиційного забезпечення діяльності підприємства зробили вітчизняні та зарубіжні науковці: І. Фішер, А. Маршал, Й. Шумпетер, І. Ансофф, Р.А. Фатхутдінов, М.І. Крупка, С.Ф. Покропивний, О.М. Паламарчук та інші. Питання оцінки ефективності інвестиційних проектів досліджувалось в роботах А.О. Азарової, Д.М. Бершова, Д.О. Василика, В.В. Козика, В.А. Федоровського. Для оцінки ефективності інвестиційних проектів з врахуванням впливу факторів ризику

науковці O.Shvetsova [9], O.Iastremka [5]. пропонують зосередити увагу на управлінні фінансами з метою підвищення інноваційного потенціалу підприємства. В роботі [7]. запропоновано вдосконалення методів оцінки впливу факторів як основної складової ціннісно-орієнтованого управління на інвестиційну діяльність компаній. Однак, незважаючи на досить велику кількість праць з питань інвестиційної діяльності підприємств, в економічній літературі, не знайшли достатнього відбиття питання, пов'язані із специфікою управління інвестиційною діяльністю в умовах обмеженості фінансових ресурсів і залучення інвестиційних проектів та оцінка їх ефективності. Існуючі пропозиції з розв'язання цих проблем мають фрагментарний характер і потребують подальшого наукового узагальнення.

Формулювання цілей статті

Метою роботи є обґрунтування теоретичних положень, методичних та практичних аспектів щодо оптимального розподілу інвестиційних ресурсів на основі сценарного підходу та оцінка ефективності запропонованих для реалізації проектів підприємства

Виклад основного матеріалу дослідження

Діяльність будь-якого підприємства в довгостроковій перспективі та забезпечення високих темпів його розвитку в ринкових умовах, вдосконалення виробництва та підвищення показників діяльності в значній мірі визначаються рівнем його інвестиційної активності та ефективністю управління вкладеними коштами в об'єкти інвестування.

Базою дослідження було обрано промислове підприємство АТ «ДніпроАзот», яке є провідним постачальником мінеральних добрив; продуктів базової хімії; гіпохлориту натрію; товарів народного споживання. Продукція підприємства користується попитом у сільському господарстві, хімічній, енергетичній галузях, в чорній і кольоровій металургії, машинобудуванні, при водопідготовці і в інших галузях народного господарства.

За Інвестиційно-інноваційною Програмою розвитку АТ «ДніпроАзот» на

інноваційний розвиток виробництва підприємства планується інвестувати фінансові кошти, в сумі близько 90 млн. грн., які пропонується вкласти в наступні проекти [6]:

- 1) введення в експлуатацію ділянки по фасуванню карбаміду та вихід ділянки на проектну потужність фасування;
- 2) освоєння виробництва коагулянту на основі низькоосновного оксихлорида алюмінію;
- 3) освоєння виробництва розчину хлористого кальцію для потреб цеху соди каустичної;
- 4) збільшення потужності виробництва соляної кислоти;
- 5) розробка технічного завдання на проектування, отримання дослідних зразків, визначення відповідності отриманих зразків світовим аналогам, проектування установки відновника оксидів азоту для автомобільних дизельних двигунів на основі карбаміду.

Для визначення оптимального розподілу інвестованих фінансових коштів було застосовано сценарний підхід.

Використовуючи метод сценарного планування було оброблено дані експертиз та проведено ситуаційне моделювання сценаріїв за наступним алгоритмом, що містить якісний опис процесу та побудову кількісної моделі [3].

I етап. Визначення основних цілей та операторів сценаріїв:

1. множини сильних та слабких факторів;
2. множини можливостей розвитку та його загроз;
3. множини критичних чинників, що гальмують розвиток і можуть блокувати реалізацію проектів і множини головних позитивних чинників – драйверів, що сприятимуть ефективній їх реалізації.

Для реалізації даного етапу було проаналізовано показники фінансово-економічних результатів діяльності підприємства, основні аналітичні показники його фінансового стану, показники ефективності використання ресурсів та оцінка ефективності управління інвестиційною діяльністю ПАТ «ДніпроАзот» за попередні три роки. Проведена оцінка розрахункових параметрів показала, що всі інвестиційні проекти відповідають граничним значенням.

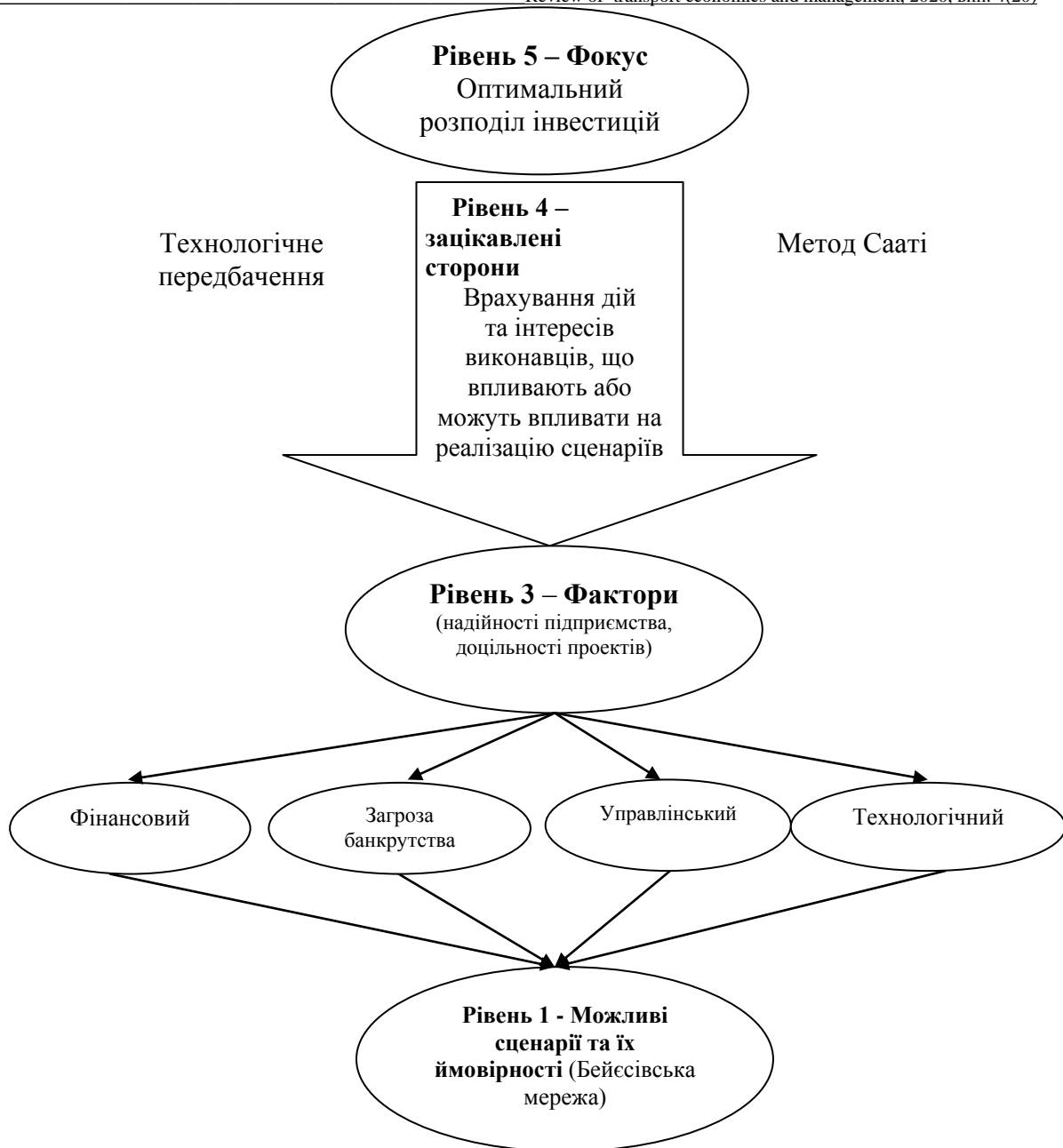


Рис.1. Структура ієрархічної мережі при побудові сценаріїв

Серед основних критичних чинників – високий фізичний та моральний знос основних засобів; незадовільний рівень грошової платоспроможності; низький рівень маневреності капіталу внаслідок спрямування власних коштів на фінансування необоротних активів; невисока ефективність використання капіталу підприємства.

II етап. Визначення основних трендів за допомогою діаграм впливу, які дають можливість охарактеризувати позитивні,

негативні тенденції, а також встановити фактори невизначеності і з'ясувати ймовірності їх впливу та можливі результати.

III етап. Розробка кількісних моделей сценаріїв за результатами якісних досліджень та визначення наслідків їх реалізації.

Побудова сценарію виконувалась за допомогою методу Сааті (методу аналізу ієрархій), який під час розробки сценаріїв рекомендує застосовувати технологічні прийоми неструктурованого процесу прийняття рішень (Non-structured Decision

Making). Особливістю цього методу є необхідність виконання умови фокусування різноманітних уявлень експертів щодо досліджуваного процесу на основі причинної перспективи процесів, які закладаються у сценарій [8].

Експерти при застосуванні даного методу вибудовують логіку можливого розвитку подій, користуючись своїми власними знаннями та уявленнями, а також запропонованими класифікаційними ознаками факторів, яких вимагає запропонований метод. Як показує досвід застосування методу Сааті, він дозволяє побудувати досить імовірні сценарії за рахунок уникнення широкого розсіювання оцінок експертів, які ввійшли до групи опитування. Ітераційне проходження за кожним рівнем моделі кожним експертом з урахуванням інформації про результати побудови сценаріїв іншими експертами призводить до збалансування окремих складових та змісту сценарію взагалі.

Загальну схему структури ієрархічної мережі за методом Сааті у виконаному дослідженні наведено на рис. 1.

В основі розробки та побудови прямого та оберненого процесу прогнозування застосовується метод аналізу ієрархій, при якому ідентифікуються три види змінних: політика планування (одна або декілька); вихідний показник та ефективність, що виражає ймовірнісні відношення між політикою планування та вихідним показником.

Кожний з розглянутих сценаріїв було описано змінними стану інвестиційних проектів, які визначаються властивостями відповідного сценарію. Оцінка змінних станів для кожного сценарію виконана методами експертного опитування. Складовими обернено-симетричних квадратних матриць є інтенсивності прояву елемента a_i ієрархії до елемента a_j , яка оцінюється за шкалою інтенсивності від 1 до 10. На наступному етапі моделювання здійснюється побудова матриці попарних порівнянь впливу первинних факторів на фокус ієрархії. За цією матрицею визначається власний вектор, компоненти якого можна розглядати в якості локального пріоритету, що оцінює рівень впливу фактора на фокус ієрархії. Аналогічно оцінюється

вплив зацікавлених сторін на фактори та визначаються власні вектори відповідних матриць. Така оцінка проводиться, починаючи з вершини ієрархії, визначається ваговий вектор для отримання вагових коефіцієнтів можливих сценаріїв.

Виконавши попарне порівняння сценаріїв для кожної з цілей і визначивши власні вектори сценаріїв, помноживши матрицю власних векторів сценаріїв на вектор вагових коефіцієнтів головних цілей, отримано вагові значення ефективності інвестиційних проектів – ймовірності сценаріїв за Бейєсівською мережею (БМ) [2]. Перевагами застосування БМ є можливість врахування невизначеностей статистичного, структурного і параметричного характеру, а також формування висновку за допомогою різних методів – наближених і точних. Завдяки застосуванню апарату Бейєсівських ймовірностей було визначено оптимальний розподіл інвестованих фінансових коштів (90 млн. грн.), які пропонувалось вкласти в дані проекти (табл. 1).

Таким чином, третій проект (освоєння виробництва розчину хлористого кальцію для потреб цеху соди каустичної) та перший проект (введення в експлуатацію ділянки по фасуванню карбаміду та вихід ділянки на проектну потужність фасування) мають найбільші вагові коефіцієнти ефективності проектів. Найменшу ефективність мають другий (освоєння виробництва коагулянту на основі низькоосновного оксихлориду алюмінію) та п'ятий (проекування установки відновника оксидів азоту для автомобільних дизельних двигунів на основі карбаміду) проекти відповідно.

Для оцінки ефективності цих проектів пропонується скористатися методичним підходом, запропонованим А.О. Азаровою та Д.М. Бершовим [1], який ґрунтується на побудові математичної моделі оцінки ефективності інвестиційних проектів, на основі узагальненого показника, розрахунок якого складається з двох етапів: аналізу надійності підприємства та аналізу доцільності інвестиційного проекту. Отримані дані зводяться до таблиці рішень, де з урахуванням вагомості параметрів, проводиться оцінка ефективності інвестиційного проекту.

Таблиця 1

Визначення оптимального розподілу інвестованих фінансових коштів

Проекти	Вагові коефіцієнти ефективності проектів	Ймовірності	Фінансові кошти (млн. грн.)
П ₁ – «Реконструкція комплексу фасування карбаміду у біг-беги»	0,22	22%	19,8
П ₂ – «Освоєння виробництва коагулянту на основі низько основного оксихлориду алюмінію»	0,17	17%	15,3
П ₃ – «Освоєння виробництва розчину хлористого кальцію для потреб цеху соди каустичної»	0,23	23%	20,7
П ₄ – «Збільшення потужності виробництва соляної кислоти»	0,20	20%	18,0
П ₅ – «Визначення проектної організації і проектні роботи по новому енергоджерелу підприємства»	0,18	18%	16,2
СУМА	1	100%	90,0

Проведемо перший етап оцінки ефективності інвестиційних проектів шляхом аналізу надійності підприємства. В роботі пропонується замінити коефіцієнт Бівера та параметр Альтмана на модель О.О. Терещенка, яка базується на застосуванні методології дискримінантного аналізу та модель А.В. Матвійчука, оскільки вони відповідають умовам діяльності українських підприємств та враховують їх галузеві особливості, а тому найбільш адекватно характеризують існуючий фінансово-економічний стан підприємства [4].

Отже, аналіз надійності АТ «ДніпроАзот» показав, що найближчим часом, ймовірність

настання банкрутства не загрожує підприємству, є певний фінансовий ризик невиконання залученого капіталу вчасно, тобто управління фінансовими ресурсами на підприємстві здійснюється недостатньо ефективно.

Перейдемо до другого етапу оцінки ефективності інвестиційних проектів і проаналізуємо доцільність реалізації проектів на основі розрахунку показників точки беззбитковості, терміну окупності проектів, їх чистої теперішньої вартості, внутрішньої норми прибутку та індексу прибутковості (табл. 2).

Таблиця 2

Розрахунок доцільності реалізації інвестиційного проекту

Параметр	Проект 1	Проект 2	Проект 3	Проект 4	Проект 5
Точна беззбитковості, тис. шт $Z_6 = T_B = B_{уП} / (C - B_{уЗ})$	400248,9	54369,8	17885,03	19223,35	31887,3
Період окупності, років $Z_7 = ПО = N + Q_1 / Q_2$	3,75	2,17	2,85	3,11	2,03
Чиста теперішня вартість, тис. грн $Z_8 = NPV = PV - I_0$	1394,54	362,5	578,78	737,67	286,14
Внутрішня норма прибутку, % $Z_9 = IRR = \sqrt[n]{PV / I_0} - 1$	25,73	20,4	21,73	23,63	25,17
Індекс прибутковості $Z_{10} = PI = PV / I_0$	1,199	0,938	1,07	1,123	1,531

Для формування узагальненого показника ефективності інвестиційних проектів в діяльності підприємства за запропонованим методичним підходом, необхідно визначити експертним шляхом ступінь вагомості кожного з параметрів та перемножити його з

кожним параметром Z_i (табл.3). Якщо значення показників Z_6, Z_8, Z_9, Z_{10} інвестиційного проекту задовольняє граничні обмеження, тоді відповідне $Z_i = 1$, якщо ні $Z_i = 0$.

Оцінка ефективності інвестиційних проектів

показник	Назва показника	Граничні обмеження	Вагомість параметра	Проект 1	Проект 2	Проект 3	Проект 4	Проект 5
Z ₁	Коефіцієнт Терещенка	> 2,0	0,1	2,56×0,1=0,256				
Z ₂	Коефіцієнт Матвійчука	>1, 1	0,1	1,33×0,1=0,133				
Z ₃	Коефіцієнт фінансового левереджу	>1, 0	0,15	1,73×0,15=0,26				
Z ₄	Коефіцієнт покриття	>1, 0	0,05	1,035×0,05=0,052				
Z ₅	Коефіцієнт ліквідності	0,1 - 0,2	0,1	0,009×0,1=0,0001				
Z ₆	Точка беззбитковості	< Q _n	0,1	1×0,1= 0,1	1×0,1= 0,1	1×0,1= 0,1	1×0,1=0,1	1×0,1= 0,1
Z ₇	Період окупності		0,15	3,75×0,15=0,56	2,17×0,15=0,33	2,85×0,15=0,43	3,11×0,15=0,47	2,03×0,15=0,3
Z ₈	Чиста теперішня вартість	>0, 0	0,15	1×0,15= 0,15	1×0,15= 0,15	1×0,15= 0,15	1×0,15= 0,15	1×0,15= 0,15
Z ₉	Внутрішня норма прибутку	>16	0,15	1×0,15= 0,15	1×0,15= 0,15	1×0,15= 0,15	1×0,15= 0,15	1×0,15= 0,15
Z ₁₀	Індекс прибутковості	> 1,0	0,05	1×0,05= 0,05	0×0,05= 0	1×0,05= 0,05	1×0,05= 0,05	1×0,05= 0,05
Сума S			1,0 (100 %)	1,71	1,43	1,78	1,62	1,45

Отже, запропонована модель щодо ефективності інвестиційних проектів дає можливість визначити та прийняти остаточне рішення щодо доцільності вкладення власних коштів досліджуваного підприємства в реалізацію проектів освоєння виробництва розчину хлористого кальцію, що призведе до скорочення залежності підприємства від імпортних поставок та зменшення ваги великотонажних енергоємних технологій, а також проект введення в експлуатацію ділянки по фасування карбаміду у м'які контейнери біг-беги, зручна упаковка якого полегшить подальше транспортування карбаміду та підвищить термін його зберігання під відкритим небом або в дощову пору року.

Висновки

У роботі представлено модельний приклад застосування методології побудови сценаріїв на основі моделювання, методу аналізу ієрархій, бейєсівських ймовірностей, які дають змогу краще зрозуміти технологію процесів та визначити алгоритм наступних дій, необхідних для реалізації бажаного сценарію.

Оцінки ефективності розглянутих інвестиційних проектів, отримані за допомогою методичного та сценарного підходів, є узгодженими, що підтверджує достовірність отриманих результатів.

Практичне значення отриманих результатів полягає у тому, що для

менеджерів та економістів підприємства розроблено методичні рекомендації з оцінювання поточного рівня інвестиційної діяльності підприємства, аналізування рівня інвестиційної активності, встановлення

оптимальних обсягів інноваційних ресурсів, якими повинно володіти підприємство, визначення оптимального розміру інвестицій у розвиток підприємства.

STEBLIUK N.F.^{1*}, VOLOSOVA N.M.²

1* Dep. «Management of Organizations and Administration», Dniprovsk State Technical University, e-mail: tasha-s@ukr.net, ORSID ID: 0000-0002-4488-769X

2 Dep. «Applied and Higher Mathematics», Dniprovsk State Technical University, e-mail volosonata@ukr.net, ORSID ID:0000-0002-1314-1991

CONSTRUCTION OF ECONOMIC AND MATHEMATICAL MODEL OF OPTIMAL DISTRIBUTION OF INVESTMENTS: SCENARIO APPROACH

The purpose. The purpose of the work is to substantiate the theoretical provisions, methodological and practical aspects of the optimal allocation of investment resources based on the scenario approach and assess the effectiveness of the proposed projects of the enterprise. **Methods.** During the research the methods of system analysis and logical generalizations, statistical and comparative analysis, mathematical model of evaluation of efficiency of investment projects, scenario approach, apparatus of Bayesian networks were used. **The results.** A scientific approach to the optimal distribution of investment resources using economic and mathematical modeling is proposed. The solution to the problem of evaluating the effectiveness of enterprise projects is based on an integrated indicator of the feasibility of the project. **Scientific novelty.** Scenario approach to management decisions on optimal distribution of funds between projects is formed. Its difference from existing approaches is based on economic-mathematical modeling, which provides situational modeling of scenarios by an algorithm containing a qualitative description of the process and construction of a quantitative model. **The practical significance** proposed in this paper are implemented and applied in the current activities of JSC "DniproAzot".

Keywords: investment project; scenario approach; Saati method; innovation activity; investments; optimal distribution; mathematical modeling

REFERENCES

1. Azarova A.O., Bershov D.M. (2004) Otsinka efektyvnosti investytsiynykh proektiv [Evaluation of the effectiveness of investment projects]. *Finansy Ukrainy*, no. 9, pp. 52–57.
2. Zgurovskiy M.Z., Bidiuk P.I., Terentiev O.M., Prosyankina-Zharova T.I. (2015) *Bayesivski merezhi v systemah pidtrymky pryiniatia rishen* [Bayesian networks in decision support systems]. Kyiv: Edelveys. (in Ukrainian)
3. Saiensus M.A. (2015) *Neiro-nechitki tehnologii modelyuvannia v systemi strategichnogo upravlinnia* [Neuro-fuzzy modeling technologies in the system of strategic management]. Modeluvannya skladnykh system. Chercasy: Tretyakov. (in Ukrainian)
4. Iastremska O., Strokovych H., Dzenis O., Shestakova O. and Uman T. (2019). Investment and innovative development of industrial enterprises as the basis for the technological singularity. *Problems and Perspectives in Management*, no. 17(3), pp.477-491. doi:10.21511/ppm.17(3).2019.38
5. Official site of PJSC DneproAzot [DniproAzot]. Access mode: <https://www.azot.com.ua>
6. Polyakova, A. G.; Akhmetshin, E. M.; Pavlyuk, A. V.; Meshkova, G. V. (2019). Investment appeal of a region and its impact on investment inflows. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, no. 7(2), pp. 1089-1097. [https://doi.org/10.9770/jesi.2019.7.2\(21\)](https://doi.org/10.9770/jesi.2019.7.2(21))
7. Saaty, T. L. (2005). *Theory and Applications of the Analytic Network Process*. Pittsburgh, PA: RWS.
8. Shvetsova, O. A.; Rodionova, E. A.; Epstein, M. Z. (2018). Evaluation of investment projects under uncertainty: multi-criteria approach using interval data. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, no. 5(4), pp. 914-928. [https://doi.org/10.9770/jesi.2018.5.4\(15\)](https://doi.org/10.9770/jesi.2018.5.4(15))
9. Tereshchenko O.O. (2003) Discriminant model of the integrated assessment of the financial condition of the enterprise. *Ekonomika Ukrainy*, no. 8, pp. 38-44.

Стаття надійшла до редакції: 01.10.2020

Received: 2020.10.10

УДК 330.101

ТРУБАЙ Ю.С.^{1*}, ХАННУФ К.Е.²

1* аспірант кафедри фінансів та економічної безпеки Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, e-mail: trubai@i.ua

2* аспірант кафедри фінансів та економічної безпеки Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, e-mail: katerinahann@gmail.com

ЦИФРОВІЗАЦІЯ ЯК СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ І АВТОМАТИЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Метою статті є визначення цифровізації як основної концепції розвитку авіаційної галузі країни, підвищення конкурентоспроможності продукції авіабудування в умовах надіндустріальної інформаційної епохи. **Методика.** Для вирішення даної наукової проблематики використано: структурний метод; порівняльний аналіз; абстрактно-логічне узагальнення. **Результати.** Здійснено аналіз та вибір цифрових рішень і крос-функціональних технологій за стадією життєвого циклу літака, визначено актуальність і необхідність подальшого посилення та впровадження інформаційних технологій, що визначатиме ефективність роботи, якість управління життєвим циклом виробів та сприяти оптимізації витрат. **Наукова новизна.** Здійснено аналіз та визначено цифровізацію авіабудування надсучасною концепцією розвитку галузі в умовах надіндустріальної інформаційної епохи. **Практична значимість.** Сформовані та обґрунтовані основні напрями цифровізації галузі та визначені переваги сучасного цифровізованого авіаційного підприємства, що сприятиме підвищенню ефективності розвитку як авіаційної галузі так і національної економіки країни в глобальному просторі.

Ключові слова: цифровізація, концепція, стратегія, авіаційне підприємство; конкурентоспроможність, інформаційна епоха, ринок, галузь.

Постанова проблеми

В умовах дуже стрімкого розвитку цифровізації світової економіки, значними викликами надіндустріальної інформаційної епохи та у зв'язку з пришвидшенням розвитку євроінтеграційних процесів в країні, розширенням відкритості ринків відбувається суттєве загострення конкуренції як на внутрішніх, так і на зовнішніх ринках.

Виклад основного матеріалу дослідження

Цифровізація як процес сучасного та найефективнішого застосування в промисловості країн світу цифрових інформаційних технологій, може стати тим головним інструментом для промисловості України, який трансформує поняття фізичної праці людини, висунувши на перший план творчу й розумову діяльність, завдяки чому буде підвищуватися якість продукції, зменшуватися навантаження на навколишнє середовище, що в стратегічній перспективі

матиме не тільки економічні, а й значні соціальні ефекти [1].

Це підтверджує досвід розвинутих країн світу, зокрема ЄС та США, де діджиталізація вже стала невід'ємним елементом забезпечення конкурентоспроможності сучасної промисловості. Україні, яка опинилась перед новими викликами, які пов'язані зі стрімким розвитком інформаційних технологій, вкрай необхідно вивчати та застосовувати сучасний досвід розвинутих країн, щоб здійснити технологічний стрибок в майбутнє та зайняти гідне місце в системі міжнародних економічних відносин [2].

Одним з найбільш ефективних способів вирішення ключових питань зростання ефективності підприємницької діяльності, а саме зниження витрат, економії ресурсів, поліпшення якості продукції, своєчасного і якісного надання інформації та послуг, ефективного управління бізнес-процесами на підприємствах, уникнення конфліктних зовнішніх ситуацій, що виникають внаслідок людського фактору і ведуть до втрати

клієнтів, є впровадження в різні сфери господарської діяльності нових технологій виробництва, застосування новітніх підходів та інноваційних розробок в межах четвертої промислової революції – Стратегії «Industrie 4.0», які вже широко застосовуються провідними світовими виробниками.

Згідно досліджень багатьох зарубіжних науковців, компанія, яка не справляється з технологічними викликами опиняється поза межами сучасних ланцюгів створення доданої вартості [3]. В сучасних умовах розвиток економіки пов'язують з широким проникненням в сферу виробництва цифрових технологій, наслідком чого є:

- підвищення гнучкості виробництва за рахунок його швидкого переналаштування;
- зниження експлуатаційних витрат і підвищення енергоефективності;
- скорочення кількості і тривалості простоїв обладнання, підвищення рівня його завантаження;
- скорочення термінів підготовки виробництва та тривалості виробничого циклу;
- впровадження технологій штучного інтелекту;
- забезпечення інформаційної інтеграції етапів життєвого циклу продукції: від її розробки до утилізації, що дозволяє ефективно і комплексно вирішувати завдання оптимізації виробництва, та сприяє підвищенню якості, екологічної безпеки, створенню нових бізнес-можливостей. Найбільш яскраво цей процес проявляється в промисловості, адже саме в цій сфері визначальним є вплив споживчих вимог щодо якості й безпеки готових продуктів.

Достатньо сильно відчувається вплив цифровізації на розвиток високотехнологічних галузей, а саме аерокосмічної сфери. Багато підприємств приступили до реалізації проектів по впровадженню передових цифрових рішень в проектуванні, виробництві, післяпродажному обслуговуванні авіаційної продукції [4].

Визначемо ланки життєвого циклу виробництва в авіабудуванні, де широко застосовуються цифрові технології та які переваги вони надають для виробників і споживачів. Так, значні переваги можна отримати на стадії розробки проектних зразків (перша стадія життєвого циклу «development»). Концептуальні ескізи літаків

і вертольотів нового покоління проектуються в тривимірній формі і переміщуються в електронному вигляді між розробниками, експериментальним і серійним виробництвом, комплектаторами, випробувальними і сертифікаційними центрами.

Сьогодні використання 3D-програм дозволяє вдвічі скоротити термін проектування, "безпаперові" креслення швидко адаптуються і переносяться на сучасні п'ятикоординатні верстати. Раніше креслення потрібно було фізично доставляти, розмножувати, і тільки потім проводити налагодження на їх основі технології виробництва кожної з деталей і агрегатів майбутнього літака.

Цифрові технології дозволяють створювати сучасні бойові літаки п'ятого покоління і пасажирські повітряні судна для комерційного ринку, в яких застосовані всі досягнення в області сучасних високих технологій [1].

Більш того, сьогоденний рівень розвитку технологій в світі, в принципі, не дозволяє створювати по справжньому затребуваний продукт без масштабної конструкторської та виробничої кооперації за допомогою інтегрованих ІТ-систем.

Перехід до використання цифрових технологій при виробництві авіатехніки, де частина креслень замінена на тривимірні моделі, що значно полегшує підготовку виробництва, дозволяє ефективніше відстежувати кожен його етап, а також виключає необхідність передачі паперової документації [1].

Так, автоматизація дозволяє скорочувати час і збільшувати точність складання агрегатів і готових літаків, наприклад при монтажу трубопроводних систем в фюзеляжі (їх кількість у великому літаку обчислюється кілометрами) завдяки запровадженій системі "технічного зору" скорочується до 20-30 хвилин, а раніше вона тривала кілька годин.

На стадії серійного виробництва процеси цифровізації мають критичне значення для успіху нових авіаційних проектів, адже без впровадження новітніх технологій виробництво конкурентоспроможної на світовому ринку високотехнологічної продукції неможливо [1]. Це адитивні технології, тобто це виробництво керамічних і полімерних композиційних матеріалів,

роботизоване лазерне зварювання і перфорація, нанесення термо-бар'єрних покриттів тощо.

Прикладом розвитку цифрових технологій є впровадження та освоєння наскрізного 3D-проекування і виробництва авіаційних двигунів, що дозволяє підприємству скоротити витрати на створення наукоємної продукції, підвищити її якість і надійність, скоротити загалом весь інноваційний процес, за рахунок зменшення кількості циклів

випробувань і терміни виведення продукції на ринок. Не менш важливий етап цифровізації авіаційної галузі є створення сучасної системи сервісного обслуговування авіатехніки. Терміни служби сучасного літака може становити 30 - 50 років, при цьому витрати на покупку судна складають лише 40%, решта 60% - це вартість його технічного обслуговування протягом усього життєвого циклу [1].

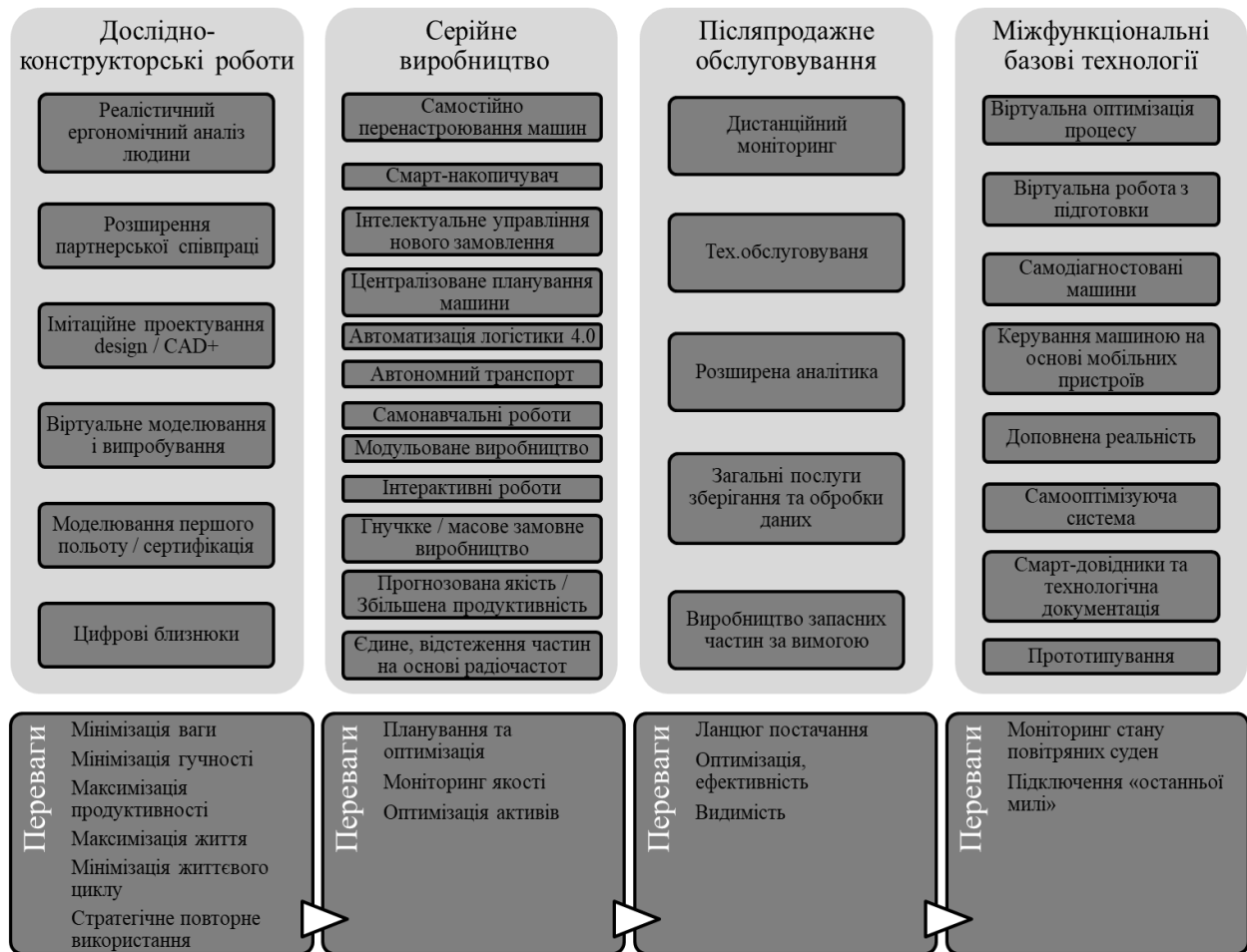


Рис. 1. Вибір цифрових рішень і крос-функціональних технологій за стадією життєвого циклу літака

Джерело: складено за [5,6].

Сучасна світова концепція продажу авіаційної техніки передбачає, що разом з літаком замовник отримує «не просто сервіс, а цілу цифрову екосистему» надання послуг обслуговування продукту. Такий підхід дозволяє підвищити ефективність використання судна на основі отриманих в

процесі експлуатації даних та автоматизованого оперативного взаємодії всіх учасників кооперації – від літакобудівника і його постачальників до авіакомпаній і організацій, які займаються технічним обслуговуванням повітряних суден. При такій масштабній постановці

завдання мова йде не тільки про трансформацію окремої корпорації, а про створення безперервного цифрового потоку даних в галузі – трансформації всього ланцюжка учасників створення літаків, експлуатації та обслуговування.

Зазначені напрями зможуть суттєво посилити значення інноваційного оновлення матеріально-технічної бази української авіапромисловості, де потреби впровадження цифровізації сьогодні відчувається особливо гостро.

Затяжна криза в українській авіаційній сфері пов'язана, в першу чергу, з значним недофінансуванням та відсутністю зацікавленості окремих політичних кіл в розвитку таких стратегічних напрямів, як вітчизняна авіаційна галузь та інші. За весь період незалежності не було передбачено фінансування довгострокових програм серійного виробництва літаків, що негативно вплинуло на науково-технічний потенціал та інноваційні розробки в цій галузі. Хоча ще в 2012 р. було запропоновано проект державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України, на реалізацію якої планувалося витратити понад 8 млрд дол. США, однак ці

плани залишилися нереалізованими, а гроші невідомо куди спрямовані.

Тому за останні роки, як відзначають експерти, ні один літак не був побудований з прибутковістю. На сьогодні тільки одне державне підприємство «Антонов» потребує більше 700 млн дол. США для переведення виробництва літаків на повномасштабну серію; 77,5 млн дол. США на заміну російських комплектуючих; 625,7 млн дол. США на модернізацію виробничих потужностей; на перезапуск трьох програм: АН-148/158 (потрібно 244,8 млн дол. США для випуску 24 літаків в рік), АН-178 (225,5 млн дол. США для щорічного випуску 6 літаків) і АН-132 (155,4 млн дол. США – на 6 літаків в рік) [9].

Однак, крім фінансів, авіаційна галузь чекає допомоги від держави в створенні лізингової компанії, що поряд з орієнтацією на моделі, які мають міжнародний попит, може стати дієвим ринковим механізмом експорту авіаційної техніки.

Результати вищезазначених проблем віддзеркалюються в представлених показниках міжнародної торгівлі авіаційної продукції (табл. 1, рис.2).

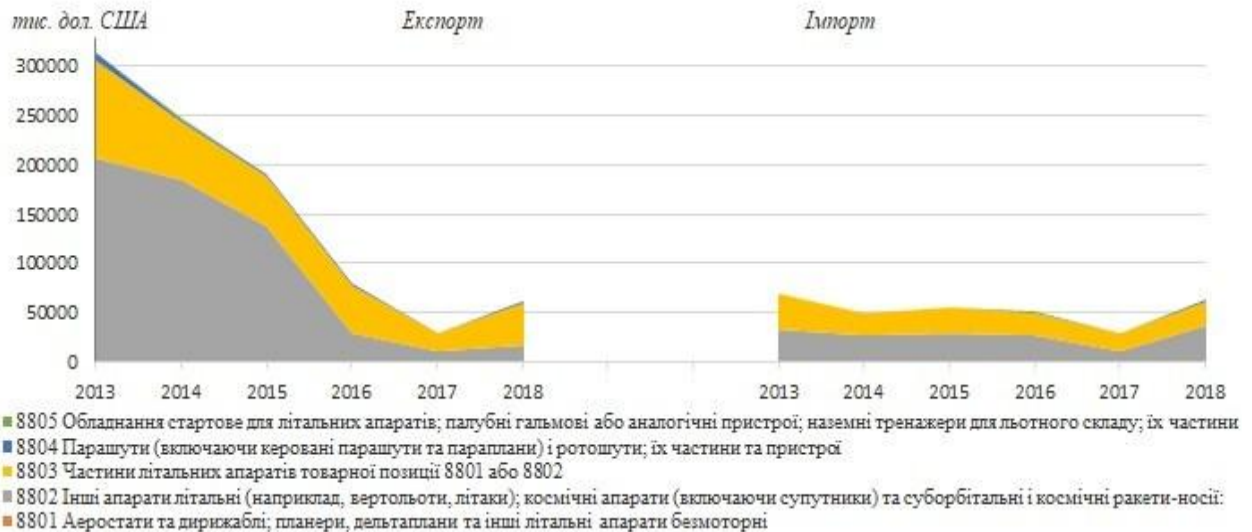


Рис. 2. Зовнішня торгівля України в авіаційній та космічній галузях у 2013-2018 рр., тис. дол. США

Джерело: побудовано за [7, 8]

Проте, накопичені роками проблеми промислових гігантів, їх неспроможність без значних державних коштів протистояти викликами ринку, посилює значення

розвитку легкої авіації та можливості інтеграції до глобальних ланцюгів доданої вартості. Українські перспективи торгівлі зростають. Натомість, у 2018 р. відбуваються

позитивні зміни (ріст експорту та імпорту на 222,6% та 348,2% відповідно), спричинені активізацією міжнародної співпраці в сфері авіаремонту та прийняттям стимулюючих нормативно-правових актів. До зазначених нормативних актів можна віднести «Стратегію відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року» та зміни у Податковому законодавстві. Так, літакобудівні підприємства до 2025 року зможуть купувати необхідні деталі та комплектуючі з-за кордону без сплати мита і податку на додану вартість. Це дозволить компаніям зекономити кошти та перенаправляти їх на інші нагальні потреби

– дослідно-конструкторські роботи, закупівлю устаткування, участь у виставках тощо.

Так, успішним кейсом є діяльність ТОВ «Аеропракт», який спеціалізується на розробці і серійному виробництві надлегких літаків різних модифікацій (А-22, А-24, А-36), а також виконує індивідуальні замовлення.

Ведуться перспективні дослідження і розробки спеціальних модифікацій базових моделей: випробувані і «пішли в серію» літаки для аерофотозйомки, сільськогосподарські літаки, літаки-амфібії, чотиримісні літаки.

Таблиця 1

Зовнішня торгівля України в авіаційній галузі у 2014-2018 рр., тис. дол. США

Назва товару	2014	2015	2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6
Експорт					
88 Літаки, та їх частини	313690	246403	190636	78943	29341
8801 Аеростати та дирижаблі; планери, дельтаплани та інші літальні апарати безмоторні	466	458	486	477	524
8802 Інші літальні апарати (наприклад, вертольоти)	205963	184186	137644	28148	9479
8803 Частини літальних апаратів товарної позиції 8801 або 8802	98860	59341	50282	48531	18206
8804 Парашути (включаючи керовані парашути та параплани) і ротошуті; їх частини та пристрої	8371	2267	2030	1670	821
8805 Обладнання стартове для літальних апаратів; палубні гальмові або аналогічні пристрої; наземні тренажери для льотного складу; їх частини	30	152	194	117	312
Імпорт					
88 Літаки, та їх частини	49218	54860	50470	28706	64042
8801 Аеростати та дирижаблі; планери, дельтаплани та інші літальні апарати безмоторні	30	26	35	65	77
8802 Інші літальні апарати (наприклад, вертольоти)	26695	28875	26138	10564	37240
8803 Частини літальних апаратів товарної позиції 8801 або 8802	22021	25428	23059	17467	24135
8804 Парашути (включаючи керовані парашути та параплани) і ротошуті; їх частини та пристрої	377	531	652	252	2455
8805 Обладнання стартове для літальних апаратів; палубні гальмові або аналогічні пристрої; наземні тренажери для льотного складу; їх частини	94	0	586	358	136

Особливе значення сьогодні набуває інформаційна взаємодія між компаніями, в першу чергу, на етапах НДДКР, гнучкість і готовність блискавично реагувати на вимоги

ринку. Подальше посилення цифровізації, активне впровадження інформаційних технологій визначає ефективність роботи, якість управління життєвим циклом виробів,

оптимізацію витрат. Основними напрямками сприяння процесу полегшення адаптації вітчизняних виробників до нових інноваційних умов є:

- удосконалення порядку правовідносин в частині інтелектуальної власності;
- забезпечення координації та постійної взаємодії з фундаментальною наукою, прикладними НДІ та інститутами;
- сприяння відновленню інтелектуального потенціалу науково-дослідних інститутів, конструкторських бюро і підприємств, що виробляють серійну продукцію, в підготовці авіаційних вчених, інженерів, техніків і висококваліфікованих робітників.

Зазначимо, що цифрові галузі є дуже динамічним сектором не тільки завдяки швидкому зростанню, але й активній трансформації способів виробництва в більшості інших галузей, особливо в аерокосмічній та авіаційній галузях. Розробка та впровадження ефективних інструментів для стимулювання адаптації українського аерокосмічного та авіаційного секторів до глобальних цифрових викликів передбачає створення ефективної політики та інституцій, спрямованих на усунення обмежень щодо інтеграції українських виробників у міжнародні виробничі мережі, конкретні бізнес-середовища, які забезпечують оптимальні умови для компаній у суміжних галузях, щоб підвищити свою продуктивність та інновації.

Зусилля повинні бути спрямовані на максимальне збереження митного та тарифного регулювання в цій сфері, а також на неможливість запровадження технічних стандартів або застосування інших адміністративних методів нетарифного регулювання для запобігання витісненню національного виробника з економічного простору.

Висновки

Інтенсивний вплив сучасних цифрових технологій на світовий простір вимагає

TRUBAI Y.^{1*}, HANNOUF K.²

1* Graduate student of the Department of Finance and Economic Security, Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, st. Lazaryan, 2, 49010, Dnipro, Ukraine, e-mail: trubai@i.ua.

пришвидшення змін в авіаційній галузі, що може стати істотною перевагою вітчизняних підприємств у конкурентній боротьбі на зовнішніх ринках.

Досягнення економічної стійкості підприємства можливе лише за умови використання елементів сучасного менеджменту, впровадженню цифрових технологій, миттєвої реакції на зміни турбулентного зовнішнього середовища, передбачення напрямів стратегічного розвитку світових авіабудівників та стрімкого пришвидшення трансформаційних змін вітчизняних авіаційних підприємств та авіаційної галузі.

Цифровізація як процес широкого застосування в промисловості цифрових інформаційних технологій може стати тим інструментом, який трансформує зможе пришвидшити вплив на розвиток високотехнологічних галузей країни, а саме авіабудівних підприємств. Так, використання концептуальних ескізів літаків і вертольотів нового покоління сприятиме проектуванню об'єктів в тривимірній формі і швидкому переміщенню в електронному вигляді між розробниками, експериментальним і серійним виробництвом, комплектаторами, випробувальними і сертифікаційними центрами, впровадження 3D-програм дозволить вдвічі скоротити термін проектування, "безпаперові" креслення сприятиме пришвидшенню адаптації і переносу об'єктів на сучасні п'ятикоординатні верстати. Цифрові технології дозволять створювати сучасні бойові літаки п'ятого покоління і пасажирські повітряні судна для комерційного ринку, в яких застосовані всі досягнення в області високих технологій [1].

Автоматизація сприятиме скороченню часу і збільшенню точності складання агрегатів і готових літаків.

2 Graduate student of the Department of Finance and Economic Security, Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, st. Lazaryan, 2, 49010, Dnipro, Ukraine, e-mail: katerinahann@gmail.com

DIGITALIZATION AS A MODERN CONCEPT OF AVIATION DEVELOPMENT AND AUTOMATION

Goal. The aim of the article is to define digitalization as the main concept of development of the aviation industry of the country, to increase the competitiveness of aircraft construction products in the conditions of the supra-industrial information age. **Method.** To solve this scientific problem used: structural method; comparative analysis; abstract-logical generalization. **Results.** The analysis and selection of digital solutions and cross-functional technologies at the stage of the life cycle of the aircraft, the relevance and need for further strengthening and implementation of information technology, which will determine the efficiency, quality of product life cycle management and contribute to cost optimization. **Scientific novelty.** The analysis and definition of digitalization of aircraft construction as a state - of - the - art concept of industry development in the conditions of supra - industrial information age is carried out. **Practical significance.** The main directions of digitalization of the industry are determined and substantiated and the possible advantages of the aviation enterprise are formed, which will help to increase the efficiency of the aviation industry and the national economy in the global space.

Keywords: digitalization, concept, strategy, aviation enterprise; competitiveness, information age, market, industry

REFERENCES

1. Kushnirenko ON, Zarudnaya OS, (2019). Development of the Ukrainian aerospace and aviation industry in the conditions of strengthening of influence of digital calls. scientific journal "*Development Strategy of Ukraine*", 1, 35-40 [in Ukrainian].
2. Kolodizev O. (2008). Theoretical aspects of management of economic stability of the enterprise. *Galician Economic Bulletin*. 1(16), 53-59 [in Ukrainian].
3. Khan Ateeq, Klaus Turowski. (2016) A Survey of Current Challenges in Manufacturing Industry and Preparation for Industry 4.0., 450, pp. 15-26.
4. Panel discussion on digitalization in aircraft construction URL: <https://www.aex.ru/news/2018/9/11/188105>. [in Russian]
5. State Statistics Service of Ukraine. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. [in Ukrainian].
6. Digitization and industry 4.0 in aerospace and defense: boosting the transformation URL: https://aiac.ca/blog_posts/digitization-industry-4-0-aerospace-defense-boosting-transformation/.
7. Michael Wm. Denis. Digital Aviation: Innovation & Disruption in MRO URL: <https://www.slideshare.net/michaelwdenis/aviation-digital-disruption>.
8. Trade Map. Trade statistics for international business development URL: <https://www.trademap.org/>.
9. Strategy for the revival of aircraft construction. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-aktualizuvav-strategiyu-vidrodzhennya-aviabuduvannya>. [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції: 08.10.2020

Received: 2020.10.80

ЗМІСТ

ДИСКУСІЙНА РУБРИКА	5
АНДРУШКІВ Б.М., ГОЛОВКОВА Л.С., КИРИЧ Н.Б., ПОГАЙДАК О.Б., ГАГАЛЮК О.І. ЯВНІ ТА СКРИТІ ОЗНАКИ ПОСИЛЕННЯ КРИЗОВИХ ЯВИЩ В ДЕРЖАВІ: УПРАВЛІНСЬКІ ТА КАДРОВІ ПРОБЛЕМИ АДМІНІСТРАТИВНО- ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ РЕФОРМИ	5
ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ	13
КЛЕПАНЧУК О.Ю.	13
ЦІЛІ ТА ІНСТРУМЕНТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВНУТРІШНЬОГО РИНКУ УКРАЇНИ.....	13
ЛЕОНОВ Я.В.	21
СТРАТЕГІЧНИЙ РОЗВИТОК СПОРТИВНОЇ ІНДУСТРІЇ.....	21
ЧАЙКА І.П.	27
АНАЛІЗ ЗАКОНОДАВЧИХ ЗМІН РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАКЛАДІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ.....	27
ХМУРОВА В.В., ЛІКАРЧУК Л.І.	39
ІНТЕРЕСИ ДЕРЖАВИ В ПРОЕКТАХ ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА	39
ЛІСОВСЬКА Л.С.	41
КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ОЦІНЮВАННЯ ВЗАЄМОДІЇ У ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСАХ.....	41
ОЛІЙНИК Н.М., МАНОЙЛЕНКО А.М.	48
ІНДЕКС ЕКОНОМІЧНОЇ СКЛАДНОСТІ ЯК ІНСТРУМЕНТ ОЦІНКИ РІВНЯ РОЗВИТКУ ТА ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ.....	48
БЕЛЯНСЬКА Ю.В.	55
ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ ІННОВАЦІЙ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ.....	55
КУЛИНЯК І.Я.	66
ТРАНСПОРТНИЙ ТУРИЗМ: СУТНІСТЬ, КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ.....	66
ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТРАНСПОРТУ	77
ВІВЧАР О.І.	77
СУТНІСТНО-ЗМІСТОВНА ХАРАКТЕРИСТИКА КОНЦЕПТУАЛІЗАЦІЇ СУЧАСНИХ ПОГЛЯДІВ НА ДЕФІНІЦІЮ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ	77
ТКАЧУК М.П.	83
ОСНОВНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-УПРАВЛІНСЬКОГО ПРОЦЕСУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАБІЛЬНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА	83

МЕТЕЛЕНКО Н.Г.....	92
ПРОБЛЕМИ ТА ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ.....	92
СТАСЮК О.М.	98
РОЗВИТОК РИНКУ ОПЕРАТОРІВ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ УКРАЇНИ.....	98
БАКАЛІНСЬКИЙ О.В., МАЛІЦЬКИЙ В.В.	115
ОНОВЛЕННЯ КОМПЛЕКСУ ПРИНЦИПІВ ЦІНОУТВОРЕННЯ ЯК НАСЛІДОК ДЕРЕГУЛЯЦІЇ ЦІН КОРИСТУВАННЯ ВАНТАЖНИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ВАГОНАМИ.....	115
ТАРАСЮК А.В., ШАНДОВА Н.В.	123
ПЕРСПЕКТИВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ	123
ГОРДЕЄВА І.О., КАЛІНЬКО І.В.....	128
ОЦІНКА РЕЛЕВАНТНОСТІ СТРАТЕГІЧНИХ ЦІЛЕЙ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ПРОЕКТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АДАПТАЦІЇ.....	128
ФІНАНСИ І ОБЛІК, БАНКІВСЬКА СПРАВА ТА СТРАХУВАННЯ	
КОЛЄСНІЧЕНКО А.С.	136
ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ МОДЕРНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ ТА ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ В ДЕРЖАВНОМУ СЕКТОРІ	136
СТРИГУЛЬ Л.С., ДОРОМАНДЖИ А.В., СТРИГУЛЬ А.А.....	144
ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ РЕСУРСНОЇ БАЗИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ КОМУНАЛЬНОЇ ФОРМИ ВЛАСНОСТІ.....	144
ПОВЕДІНКОВА ЕКОНОМІКА.....	154
МАРЦЕНЮК Л.В.	154
ДУАЛЬНА ОСВІТА ЯК ЗАСІБ ЕФЕКТИВНОГО ПОЄДНАННЯ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ.....	154
СВАТЮК О.Р., ПОДРА О.П.	165
РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ОСВІТНІХ ПРОГРАМ НА ОСНОВІ МАРКЕТИНГУ ВЕБ- САЙТУ УНІВЕРСИТЕТУ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ	165
ЦИФРОВА ЕКОНОМІКА, МАТЕМАТИЧНІ І ІНСТРУМЕНТАЛЬНІ МЕТОДИ ЕКОНОМІКИ	171
ГНЕННИЙ О.М., ДІДЕНКО Д.В.....	171
ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНЕ МОДЕЛЮВАННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ЗАХОДІВ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	171
ДАНІЧ В.М., ШЕВЧЕНКО С.М.....	182
ФОРМАЛІЗАЦІЯ ПОНЯТТЯ СОЦІАЛЬНОГО ПРОСТОРУ СУБ'ЄКТА ЧЕРЕЗ ПОНЯТТЯ СОЦІАЛЬНИХ МЕРЕЖ.....	182

КАЛІНСЬКА О.П., ГАВРИШ К.Ю.....	195
МОЖЛИВОСТІ ТА СПОСОБИ РЕАЛІЗАЦІЇ РЕКЛАМНОГО ПРОДУКТУ У СОЦІАЛЬНИХ МЕРЕЖАХ ДЛЯ ПРОГНОЗУВАННЯ МАЙБУТНЬОГО НАБОРУ СТУДЕНТІВ НА ПРИКЛАДІ АНАЛІЗУ ЗАГАЛЬНИХ ПОКАЗНИКІВ ВСТУПНОЇ РЕКЛАМИ ПРИВАТНОГО ЗАКЛАДУ ВИЩОЇ ОСВІТИ «IT STEP UNIVERSITY»...	195
СТЕБЛЮК Н.Ф., ВОЛОСОВА Н.М.	205
ПОБУДОВА ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНОЇ МОДЕЛІ ОПТИМАЛЬНОГО РОЗПОДІЛУ ІНВЕСТИЦІЙ: СЦЕНАРНИЙ ПІДХІД.....	205
ТРУБАЙ Ю.С., ХАННУФ К.Е.	212
ЦИФРОВІЗАЦІЯ ЯК СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ І АВТОМАТИЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ	212

CONTENTS

DISCUSSION SECTION	5
ANDRUSHKIV B.M., GOLOVKOVA L.S., KYRYCH N.B., POHAJDAK O.B., HAHALIUK O.I.	10
OBVIOUS AND HIDDEN SIGNS OF INCREASING CRISIS PHENOMENA IN THE STATE: PROBLEMS OF MANAGEMENT AND PERSONNEL OF ADMINISTRATIVE- TERRITORIAL REFORM.....	11
NATIONAL ECONOMY MANAGEMENT	13
KLEPANCHUK O.Y.	19
GOALS AND TOOLS OF RESEARCH OF THE DOMESTIC MARKET OF UKRAINE	19
YAROSLAV LEONOV	25
STRATEGIC DEVELOPMENT OF THE SPORTS INDUSTRY	25
CHAIKA I.	34
ANALYSIS OF LEGISLATIVE CHANGES IN REGULATING THE ACTIVITIES OF HIGHER EDUCATIONAL INSTITUTIONS	34
KHMUROVA V., LIKARCHUK L.....	36
STATE INTERESTS IN PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP PROJECTS	36
LISOVSKA L.S.....	46
CONCEPTUAL FUNDAMENTALS OF INTERACTION ASSESSMENT IN INNOVATION PROCESSES.....	46
OLIINYK N., MANOILENKO A.....	53
THE ECONOMIC COMPLEXITY INDEX AS AN EVALUATION TOOL OF THE DEVELOPMENT LEVEL AND ECONOMIC POTENTIAL OF THE COUNTRY	53
BELIANSKA Yu.V.....	63
ECONOMIC ESSENCE AND SIGNIFICANCE OF INNOVATIONS IN MODERN ECONOMIC CONDITIONS.....	63
IHOR KULYNYIAK	74
TRANSPORT TOURISM: ESSENCE, CLASSIFICATION AND DEVELOPMENT PROSPECTS IN UKRAINE	74
ECONOMY AND MANAGEMENT OF TRANSPORTATION ENTERPRISES	77
VIVCHAR O.	82
ESSENTIAL CHARACTERISTICS OF CONCEPTUALIZATION OF MODERN VIEWS ON THE DEFINITION ECONOMIC SECURITY OF ENTERPRISES	82
TKACHUK M.P.....	89
MAIN ASPECTS OF THE ORGANIZATIONAL AND MANAGEMENT PROCESS OF ENSURING STABLE DEVELOPMENT OF THE ENTERPRISE.....	90

METELENKO N.H.	96
PROBLEMS AND GUIDELINES OF THE DEVELOPMENT OF CONSTRUCTION ENTERPRISES IN THE CURRENT CONTEXT OF ECONOMIC ACTIVITY	96
STASIUK O.	112
DEVELOPMENT OF THE MARKET OF FREIGHT CAR OPERATORS OF UKRAINE	113
BAKALINSKIY A.V., MALITSKIY V.V.	121
UPDATE OF THE COMPLEX OF PRICING PRINCIPLES AS A CONSEQUENCE OF DEREGULATION OF PRICES FOR USE OF FREIGHT RAILWAY CARS	121
TARASIUK A.V., SHANDOVA N.V.	126
PROSPECTS OF WATER TRANSPORT FUNCTIONING IN UKRAINE	126
HORDIEIEVA I.O., KALINKO I.V.	135
APPLICABLE CHARACTERISTICS OF PASSENGER TRANSPORTATION OF TOURISTS INCLUSIVE TYPE	135
FINANCE AND ACCOUNTING, INSURANCE AND BANKING	136
KOLIESNICHENKO A.	142
INSTITUTIONAL ASPECT OF MODERNIZATION OF THE ACCOUNTING AND FINANCIAL REPORTING SYSTEM IN THE PUBLIC SECTOR	142
STRIGUL L.S., DOROMANJI A.V., STRIGUL A.A.	152
PROBLEMS OF FORMATION OF THE RESOURCE BASE OF FINANCIAL SUPPORT FOR THE OPERATIONS OF THE ENTERPRISES OF THE COMMUNAL FORM OF PROPERTY	152
BEHAVIORAL ECONOMY	154
L.V. MARTSENIUK	161
DUAL EDUCATION AS A MEANS OF EFFECTIVE COMBINATION THEORY AND PRACTICE	161
SVATYUK O.R., PODRA O.P.	169
DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL EDUCATIONAL PROGRAMS BASED ON THE UNIVERSITY WEBSITE MARKETING UNDER CONDITION OF PANDEMIC	169
DIGITAL ECONOMICS, MATHEMATICAL AND INSTRUMENTAL METHODS OF ECONOMICS	171
OLEH HNENNYI, DIDENKO D.V.	180
ECONOMIC AND MATHEMATICAL MODELING OF THE RESULTS OF MEASURES TO ENSURE TRAFFIC SAFETY ON RAIL TRANSPORT	180
DANICH V.M., SHEVCHENKO S.M.	193
FORMALIZATION OF THE CONCEPT OF SOCIAL SPACE OF THE SUBJECT THROUGH THE CONCEPT OF SOCIAL NETWORKS	193

KALINSKA O.P., HAVRYSH K.Y.....	203
OPPORTUNITIES AND WAYS TO IMPLEMENT AN ADVERTISING PRODUCT ON SOCIAL NETWORKS TO PREDICT THE FUTURE ENROLLMENT OF STUDENTS ON THE EXAMPLE OF THE ANALYSIS OF GENERAL INDICATORS IN THE AVAILABLE ADVERTISING OF A PRIVATE INSTITUTION OF HIGHER EDUCATION «IT STEP UNIVERSITY»	203
STEBLIUK N.F., VOLOSOVA N.M.	211
CONSTRUCTION OF ECONOMIC AND MATHEMATICAL MODEL OF OPTIMAL DISTRIBUTION OF INVESTMENTS: SCENARIO APPROACH	211
TRUBAI Y., HANNOUF K.	217
DIGITALIZATION AS A MODERN CONCEPT OF AVIATION DEVELOPMENT AND AUTOMATION	218

Наукове видання
«**Review of transport economics and management**»

Випуск 4(20) 2020

(українською та англійською мовами)

Відповідальний за випуск *Л.С. Головкова*

Комп'ютерне верстання *Л.О. Добрик*

Статті в збірнику друкуються у авторській редакції

Формат 60×84 $\frac{1}{8}$. Ум. друк. арк. 11,90 Тираж 50 пр. Зам. №

Засновник

**Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна**

Адреса редакції:

вул. Лазаряна, 2, м. Дніпро, Україна, 49010

Тел. +380961567616, e-mail: remt.diit@gmail.com,

сайт журналу: http://pte.diit.edu.ua/



Scientific publication

«**Review of transport economics and management**»

Issue 4(20) 2020

(Ukrainian and English)

Responsible for issue of *L.S. Golovkova*

Computer makeup *L.A. Dobryk*

Articles in proceedings published in author's edition

Format 60×84 $\frac{1}{8}$ Conventional printed sheet 11,90. Circulation 50. Order no

Founder:

Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan

Address of editor:

Lazaryan St., 2, Dnipro, Ukraine, 49010,

Tel. +380961567616, e-mail: remt.diit@gmail.com,

http://pte.diit.edu.ua/