

Дніпровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна



Review of transport economics and management

Випуск 3(19)

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, доцент *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, 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 18.05.2020 протокол № 8.

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 та видавця: вул. Лазаряна, 2, кім. 253в, м. Дніпро, Україна, 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. 3(19). – 250 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.

Днепро́вский национальный университет
железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна



Review of transport economics and management

Выпуск 3(19)

Выходит 2 раза в год

Днепро

2020

УДК 658.5:656.2

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:
**ДНЕПРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
 ТРАНСПОРТА ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА**

Редакционная коллегия:

главный редактор - доктор экономических наук, профессор *Л. С. Головкова*
 заместитель главного редактора - доктор экономических наук, доцент *В. В. Бобыль*
 ответственный секретарь - кандидат экономических наук, доцент *Л. А. Добрик*

Члены редакционной коллегии:

Артур Козловский (Польша) доктор наук, проф., Ришард Миллер (Польша) доктор наук, проф.,
 Ихтиар Али Гумро (Пакистан) доктор PhD, проф., Барка М.Зине (Алжир) доктор PhD, проф.,
 Кирилл Ангелов (Болгария) д.э.н., проф., Tomasz Kijek (Польша) д.э.н., проф., В. Л. Дикань д.э.н.,
 проф., З.С. Каира д.э.н., проф., К.Ю. Кононова д.э.н., проф., А. Князевич д.э.н., проф.,
 И.В. Станкевич д.э.н., доц., С.И. Чимшит д.э.н., доц., А.В. Шевяков д.психол.н., проф.,
 В. Г. Шинкаренко д.э.н., проф.

Журнал зарегистрирован: Государственной регистрационной службой Министерства юстиции Украины. Свидетельство о регистрации серия КВ № 23782-13622ПР від 14.02.2019.

В соответствии с Приказом Министерства образования и науки Украины от 17.03.2020 № 409 издание включено в Перечень научных профессиональных изданий Украины категория «Б» № 10. Отрасль науки – экономическая.

Журнал зарегистрирован в международных каталогах периодических изданий CROSSREF, Open Ukrainian Citation Index (OUCI), Google Scholar, «Украиника наукова», Украинский индекс научного цитирования, Национальная библиотека Украины имени В.И. Вернадцкого, Институциональный репозиторий ДНУЖТ им. акад. В. Лазаряна. В каталоге открытого доступа к научным ресурсам (ROAD).

Печатается по решению ученого совета университета от 18.05.2020 протокол № 8.

Издатель

Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика им. акад. В. Лазаряна.

Свидетельство субъекта издательского дела ДК № 1315 от 31.03.2003.

Адрес учредителя
и издателя

ул. Лазаряна, 2, ком. 253в, г. Днепр, Украина
 49010 тел. +380-56-776-59-47, e-mail: remt.diit@gmail.com,
 сайт журнала: <http://pte.diit.edu.ua/>

«Review of transport economics and management». – Днепр: Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, 2020. – Вып. 3(19). – 250 с.

УДК 658.5:656.2

В сборнике освещены результаты научных исследований по экономическим вопросам развития и реформирования социально-экономических систем, повышению их конкурентоспособности; теоретико-методические подходы оптимизации управленческих процессов и производственно-хозяйственной деятельности предприятий; научные подходы к разработке и усовершенствованию методов и моделей управления в разных сферах деятельности по рубрикам: экономика и управление национальным хозяйством, экономика и управление предприятиями транспорта, финансы и учет, поведенческая экономика, цифровая экономика, математические и инструментальные методы экономики.

© Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, 2020

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



Review of transport economics and management

Issue 3(19)

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, associate 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, 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 2020.05.18, the protocol number 8.

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. 3(19). – 250 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.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 351.83(477)

ДМИТРУК В.І.^{1*}, ДЯЧЕНКО Л.А.^{2*}, ГРИНЬОХ Н.В.^{3*}

1* канд. філол. наук, доцент каф. «Адміністративного забезпечення соціокультурної сфери», ВП «Львівська філія Київського національного університету культури і мистецтв», e-mail: wid_ua@ukr.net

2* к.е.н., доцент, доцент каф. «Адміністративного забезпечення соціокультурної сфери», ВП «Львівська філія Київського національного університету культури і мистецтв», e-mail: lidiyabako@ukr.net

3* канд. іст. наук., доцент каф. «Адміністративного забезпечення соціокультурної сфери», ВП «Львівська філія Київського національного університету культури і мистецтв», e-mail: kriter@ukr.net

РОЗВИТОК ЧОРНОБИЛЬСЬКОЇ ЗОНИ ВІДЧУЖЕННЯ: ЕКОНОМІЧНА ДИНАМІКА

Мета. Стаття присвячена розкриттю низки аспектів щодо сутності аварії на Чорнобильській АЕС та економічної динаміки розвитку туризму у даному регіоні. Визначено основні засади діяльності учасників ринку туристичних послуг у Чорнобильській зоні відчуження, що позиціонують Україну, як туристичну країну. **Методика.** Для вирішення поставлених завдань обґрунтовано сутність управлінських процесів, які були заплановані до впровадження у практичну діяльність органами влади, на різних рівнях, а також учасниками ринку туристичних послуг. **Результати.** У науковій статті досліджено головні причини катастрофи на Чорнобильській АЕС, економічну динаміку розвитку туризму у Чорнобильській зоні відчуження, а також виявлено можливі негативні впливи на його розвитку через пандемію коронавірусу у світі та в Україні. Принципово новим, чого раніше не було, автори наукової статті пропонують обговорити та закріпити власну назву для цього географічного регіону: «Безпечний Чорнобиль». **Наукова новизна.** Принципово новим, чого раніше не було, авторами наукової статті пропонується обговорити власну назву даного географічного регіону у формулюванні: «Безпечний Чорнобиль» та закріпити її законодавчо. **Практична значимість.** Закріплення власної назви географічного регіону Чорнобильської зони відчуження у формулюванні «Безпечний Чорнобиль», у перспективі, позитивно вплине на економічну динаміку розвитку даного регіону та популяризації України, як туристичної країни.

Ключові слова: аварія, економічна динаміка, туроператор, безпека туризму, географічний регіон: «Безпечний Чорнобиль»

Постановка проблеми

Розвиток Чорнобильської зони відчуження, як туристичного об'єкту, характеризується низкою чинників, що його зумовлюють та впливають на ці процеси. Офіційна статистика «Державного агентства України з управління зоною відчуження» засвідчує економічну динаміку розвитку туризму у даному географічному регіоні.

Саме тому, для дослідження було обрано деякі чинники впливу та причини, що зумовили появу Чорнобильської зони відчуження після техногенної катастрофи, а також наслідки, в т. ч. економічні результати її діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Процеси розвитку туризму в Чорнобильській зоні відчуження досліджували різні автори: Барановська Н., Бундик О.О., Гриньох Н.В., Дмитрук В.І., Дяченко Л.А., Князевич А.О., Р.Ю. Кривенкова, С.Е. Сардак, С.В.Таран, Пестушко В.Ю., Чубук Ю.П., Янковська Г., Ханнам К. та інші [1-7]. Результатами наукових досліджень зазначених вище авторів є низка практичних рекомендацій з організації діяльності учасників ринку туристичних послуг у Чорнобильській зоні відчуження, перспективи розвитку екстремального туризму, чинники впливу на туристичний попит і пропозиції, аспекти безпеки подорожей тощо.

Однак, під впливом коронавірусу COVID – 19, на певний період часу, змінилися умови функціонування не лише для ринку туристичних послуг, а також і для інших видів ринків. Це зумовлює потребу у розробці нових підходів щодо управління процесами на ринку туристичних послуг на майбутній період. Автори наукового дослідження виявили низку аспектів економічної динаміки, що було характерним для розвитку Чорнобильської зони відчуження за період 2018 – 2019 роки.

Слід зазначити, що сучасні умови, у яких перебуває ринок туристичних послуг в Україні, під впливом коронавірусу COVID – 19, не сприяє його розвитку через наявність різних негативних впливів на споживачів та інших учасників цих процесів.

Автори наукового дослідження вирішили запропонувати обговорити власну назву об'єкту Чорнобильської зони відчуження у контексті окремої географічної назви.

Формулювання мети статті

Дослідити, які саме причини зумовили аварію на Чорнобильській АЕС та появу Чорнобильської зони відчуження, економічну динаміку її туристичної діяльності, запропонувати обговорити власну назву даного географічного регіону у формулюванні: «Безпечний Чорнобиль» та закріпити її законодавчо.

Виклад основного матеріалу дослідження

Аварія на Чорнобильській АЕС вважається найбільшою за всю історію існування атомної енергетики, як за кількістю загиблих і постраждалих людей від її наслідків, так і по економічних втратах. На протязі перших 3-х місяців після аварії на Чорнобильській АЕС загинула 31 особа; окремі наслідки опромінення, які були виявлені через 15 років, стали причиною смерті від 60 до 80 осіб, а 134 особи перенесли променеву хворобу різних степенів важкості; понад 115 тисяч осіб із 30-кілометрової зони були евакуйовані. Понад 600 тисяч осіб брали участь у ліквідації аварії на Чорнобильській АЕС [9., С.180-181]. «Аварія» у переліку надзвичайних ситуацій визначається як подія (процес) на АЕС або іншому об'єкті, що призводить до викиду радіоактивних речовин за межі розміщення технологічного обладнання та створює потенційну (або реальну) радіаційну загрозу для навколишнього

середовища і здоров'я персоналу та населення, а також надзвичайна ситуація, після якої об'єкт був зупинений і виведений з експлуатації [9., С.187].

Автори дослідження виявили, що у липні 2019 року Чорнобильська АЕС прийняла в експлуатацію новий безпечний кофайнмент (укриття) від Novarka, яке проектувало та вводило в дію об'єкт над зруйнованим в 1986 році четвертим енергоблоком АЕС.

До позитивних характеристик нового укриття, за інформацією Державного агентства України з управління зоною відчуження, фахівці відносять наступне: новий саркофаг повністю накрий старий; новий саркофаг повністю герметичний; в проекті передбачено різні системи контролю за простором всередині; «Арка» - це не лише саркофаг, це складна система будівель, яка включає все саме необхідне для життя персоналу; укриття не пропускає дрібний радіоактивний порох; над будівництвом «Арки» працювали 3000 фахівців з Німеччини, Франції, Японії та України; саркофаг розрахований на 100 років експлуатації при його правильному утриманні [18].

До низки переваг, які забезпечить прийняття в експлуатацію «Арки» на Чорнобильській АЕС, фахівці та науковці різних сфер діяльності відносять також попередження впливів від радіації на природні ресурси та оточуюче середовище.

Аварія на Чорнобильській АЕС вплинула на природні ресурси Іванківського району Київської області (м. Чорнобиль і м. Прип'ять), а також на північну територію Поліського району Київської області, Житомирської області та Білорусі. Зазнали негативних впливів на природні ресурси, від вибуху Чорнобильської АЕС, країни Прибалтики та Фінляндії, Росії, Польщі, Швеції та інших країн Європи.

Автори даного науково дослідження виявили, що «аварія на Чорнобильській АЕС має серйозні наслідки пролонгованої дії, в т.ч. такі, що можуть виявлятися на генетичному рівні окремих груп персоналу АЕС, ліквідаторів і населення, яке проживає поблизу зони аварії. В результаті вибуху 4-го реактора Чорнобильської АЕС стався величезний викид радіоактивних речовин в атмосферу. Ці радіоактивні опади випали, в основному, в межах Євро – азіатського континенту, але особливо у великих кількостях на значних територіях Білорусі, Російської Федерації та України (Рис.1) [9., С.180].

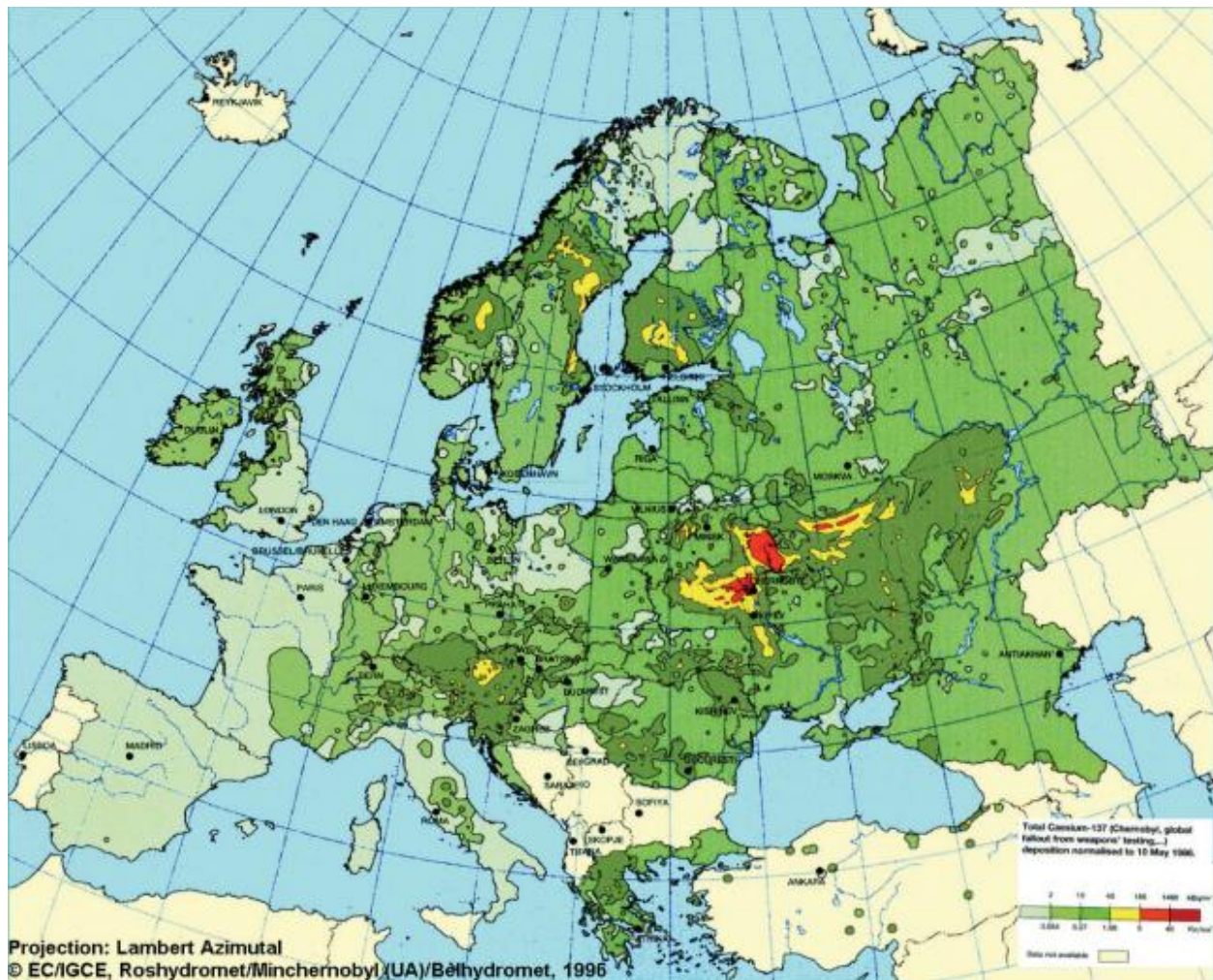


Рис. 1. Поширення радіоактивних випадень ^{137}Cs на Європейському континенті станом на 10 травня 1986 року (кольором показана шкала активності випадання ^{137}Cs в kBq/m^2 , площі з жовтим кольором – території, які не зазнали радіоактивного забруднення від аварії на Чорнобильській АЕС) [9., С.180].

Виявлено, що спектр негативних впливів після аварії на Чорнобильській АЕС є достатньо широким, а саме:

- це негативні впливи на здоров'я осіб, які ліквідовували наслідки аварії; на працівників АЕС; на працівників пожежних служб та міліції; на населення тощо;

- це високі рівні радіоактивного йоду, який осів на пасовищах, де пасли домашніх тварин, який потім сконцентрувався в молоці, яке вживалося в їжу;

- це досить тривалий час дії негативних впливів на населення та учасників ліквідації наслідків аварії та інші види впливів.

За даними Сайту Представництва України при Європейському Союзі виявлено наступне:

- «аварія на четвертому енергоблоці ЧАЕС призвела до забруднення більше 145 тисяч

кв.км території України, Республіки Білорусь і Російської Федерації, - щільність забруднення радіонуклідами ^{137}Cs і ^{90}Sr якої перевищує $37\text{ kBq}/\text{km}^2$;

- внаслідок чорнобильської катастрофи постраждало біля 5 мільйонів людей;

- забруднено радіоактивними нуклідами близько 5 тисяч населених пунктів Республіки Білорусь, України та Російської Федерації;

- з них в Україні – 2218 селищ і міст з населенням приблизно 2,4 млн. людей;

- Чорнобильська аварія призвела до безпрецедентного опромінення населення зазначених держав;

- крім України, Республіки Білорусь і російської Федерації вплив Чорнобильської катастрофи відчули на собі Швеція, Норвегія, Польща, Великобританія та інші країни [19].

Головні причини катастрофи:

1. Проведення недостатньо повно та правильно підготовленого електричного експерименту.

2. Низький рівень культури операторів, керівництва як станцій, так і Міністерства електрифікації у цілому в галузі ядерної безпеки.

3. Недостатній рівень безпеки графіт – уранового реактора РБМК – 1000.

4. Помилки персоналу [19].

Аварія на Чорнобильській АЕС суттєво змінила радіаційну обстановку на значних територіях у багатьох європейських країнах. Внаслідок вибуху ядерного реактору 4-го блоку Чорнобильської АЕС та руйнації його захисних

оболонки стався потужний викид радіоактивних речовин у довкілля, який за підрахунками різних авторів, становив до 13 Ексабеккерелів (10¹⁸) радіонуклідів. Близько 200 радіоактивних ізотопів елементів переміщувалися на відстані у тисячі кілометрів від ЧАЕС і в травні 1986 року спостерігались в усіх країнах північної півкулі, на акваторіях Тихого, Атлантичного та Північно-Льодовитого океанів [19].

Нижче подано Рис. 2. Періоди пікових навантажень розповсюдження радіоактивного йоду по територіям, які постраждали в результаті аварії на Чорнобильській АЕС: а) Республіка Білорусь; б) Україна [9.,С.183].



Рис. 2. Періоди пікових навантажень розповсюдження радіоактивного йоду по територіям, що постраждали в результаті аварії на Чорнобильській АЕС: а) Республіка Білорусь; б) Україна [9.,С.183].

Слід зазначити, що нижче представлено статистичні дані на основі використання інформації і проєкцій, отриманих при дослідженні на людях, які вижили після вибухів атомних бомб, а також інших підданих значним впливам популяцій. (рис.3.) [9., С.184].

Аналіз низки офіційної інформації, яка стосується аварій на АЕС і приводить до викидів радіоактивних речовин, становить загрозу не лише для населення певних територій, а також для учасників ліквідації наслідків таких аварій, для навколишнього природного середовища.

Аварія на Чорнобильській АЕС негативно вплинула на природні ресурси територій України, Білорусі, країн Прибалтики, Фінляндії, Росії, Польщі, Швеції та інших країн Європи. Окрім негативного впливу на природні ресурси зазначених вище територій, автори

дослідження виявили, що аварія на Чорнобильській АЕС має також пролонговану дію, що негативно впливає на людей і тварин на генетичному рівні.

Серед головних причин катастрофи експертами було визнано: технічні фактори, недостатній рівень безпеки, помилки персоналу тощо.

Для оптимізації та упорядкування діяльності суб'єктів ринку у даному регіоні «Державне агентство України з управління зоною відчуження» регулює відвідування цієї закритої зони: Указ Президента України «Про деякі питання розвитку територій, які зазнали радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи» та низка постанов передбачають можливості для туристів безпечно відвідувати Чорнобильський радіаційно-екологічний біосферний заповідник.

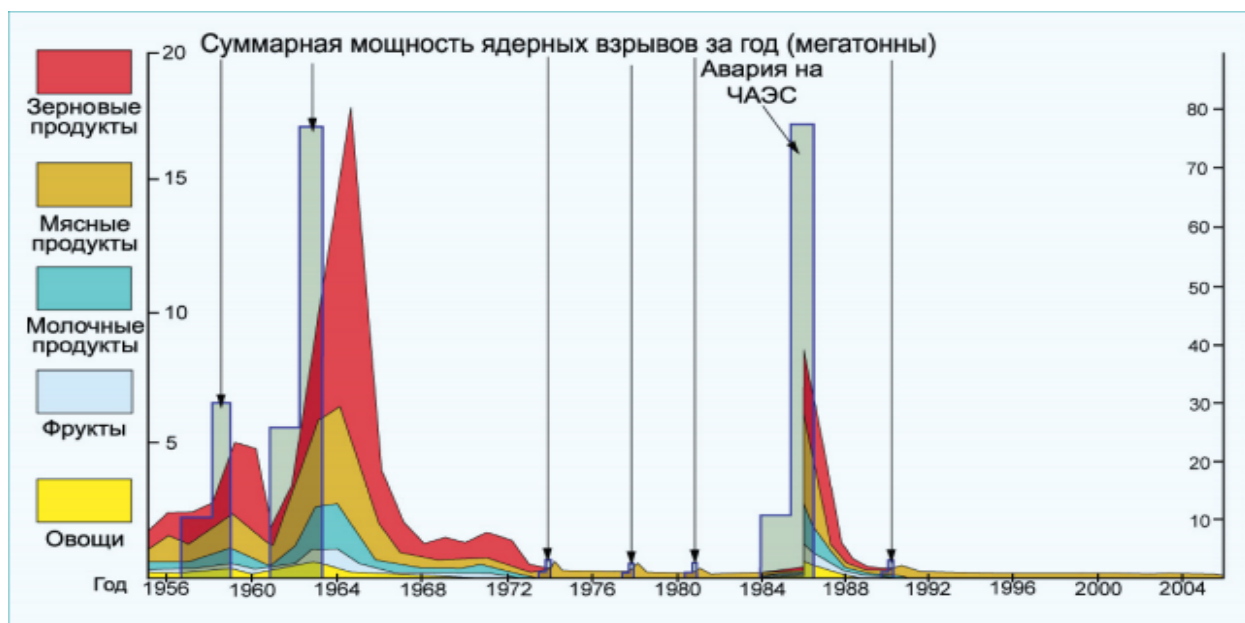


Рис.3. Порівняльні дані по джерелам радіоактивного забруднення, що формує дозу навантаження населення по харчових ланцюгах, обумовлене випробовуваннями атомної зброї і аварією на Чорнобильській АЕС [9., С.184].

Цей нормативно-правовий документ передбачає низку заходів, які необхідно здійснити у контексті природоохоронної діяльності на цих територіях, в т.ч. у контексті розвитку туризму, а саме: створити нові маршрути для відвідувачів, в т.ч. з використанням водних шляхів; сприяти представленню на міжнародному туристичному ринку нового напрямку «Безпечний Чорнобиль»; підготувати та винести на розгляд Верховної Ради України законопроекти, у т.ч. такі, що стосуються особливостей функціонування Чорнобильського радіаційно-

екологічного біосферного заповідника, передбачивши особливості природоохоронного режиму заповідника і організаційно-правову форму його управління та функціонування; створити туристичні та наукові візит-стоянки на території заповідника тощо [22].

За даними сайту «Державного агентства України з управління зоною відчуження» нижче пропонуємо динаміку туристичних потоків відвідувачів Чорнобильської зони відчуження, за деякими країнами, у 2019 році (рис.4) [18].

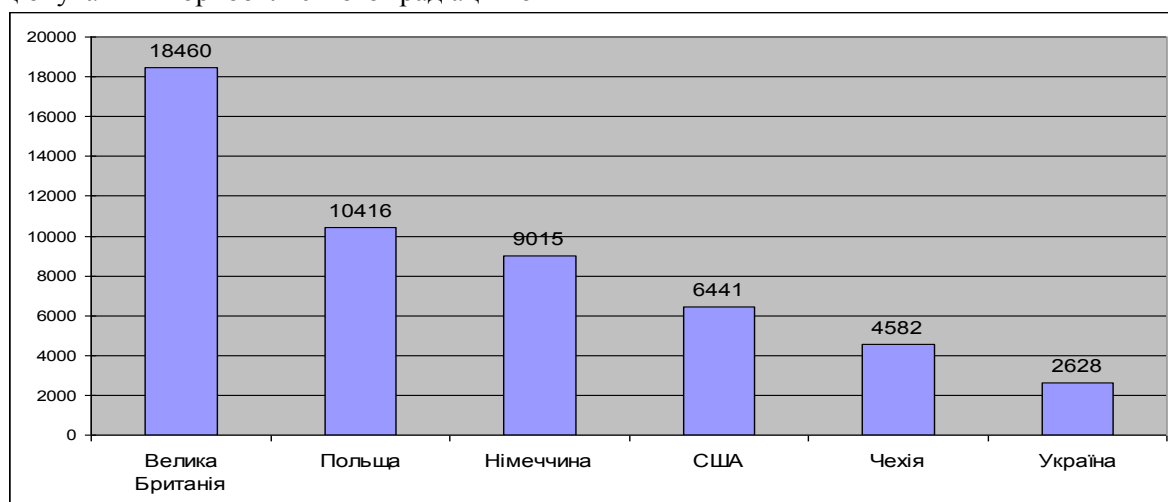


Рис. 4. Динаміка туристичних потоків відвідувачів Чорнобильської зони відчуження, за деякими країнами, у 2019 році (осіб) [18].

Як засвідчує рис.4. найбільше відвідували Чорнобильську зону відчуження у 2019 році громадяни таких країн: 1- Україна; 2 – Велика Британія; 3– Польща; 4 – Німеччина; 5– США; 6 – Чехія.

Структура динаміки туристичних потоків відвідувачів Чорнобильської зони відчуження, за деякими країнами, у 2019 році (осіб) представлено нижче на рис. 5. [18].

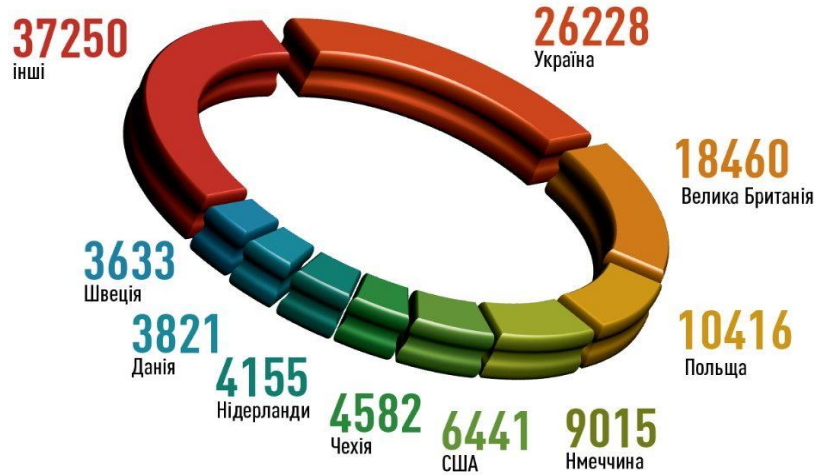


Рис.5. Структура динаміки туристичних потоків відвідувачів Чорнобильської зони відчуження, за деякими країнами, у 2019 році (осіб) [18].

Відповідно до рис.5. виявлено, що у структурі туристичних потоків відвідувачів Чорнобильської зони відчуження громадян України було 21, 15%; громадян Великої Британії – 14, 87%; громадян Польщі – 8, 4%; громадян Німеччини – 7, 27%; громадян США – 5, 19%; громадян Чехії – 3, 7%; громадян

Нідерландів – 3, 35%; громадян Данії – 3, 08%; громадян Швеції – 2,93%; громадян інших країн – 30, 04%.

При дослідженні даної наукової теми автори виявили основні тенденції зростання кількості відвідувачів зони відчуження за 2017 – 2019 роки (осіб) , рис.6. [18].

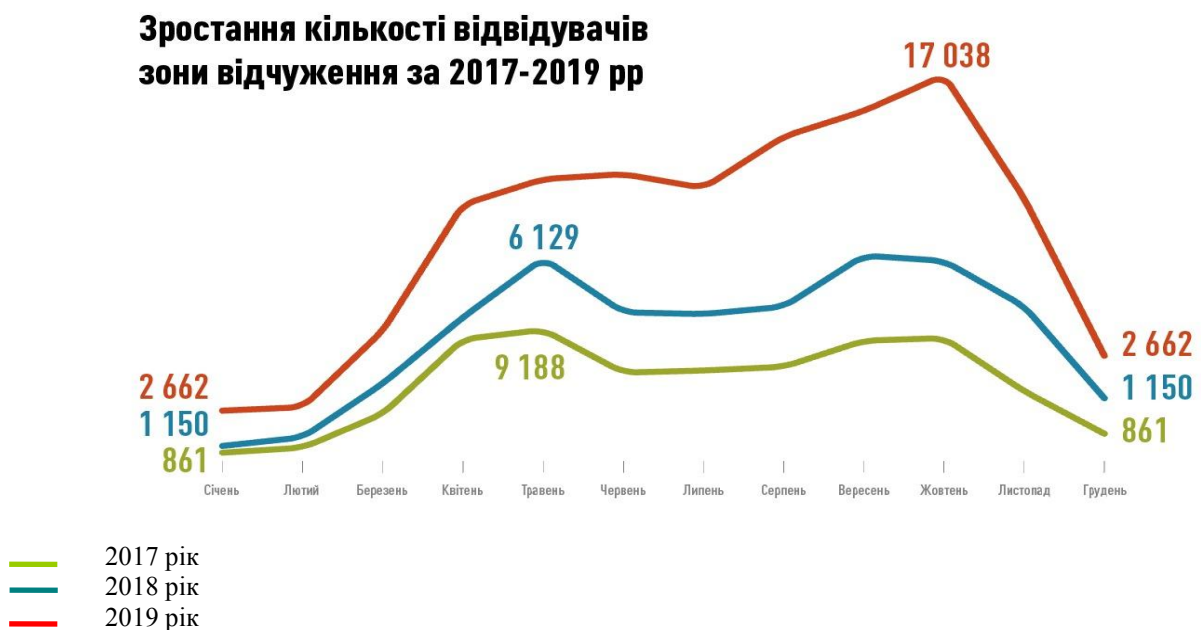


Рис.6. Основні тенденції зростання кількості відвідувачів Чорнобильської зони відчуження за період 2017 – 2019 роки (осіб) [18].

За даними рис. 6, за період 2017 – 2019 роки, динаміка зміни економічних показників характеризується такою тенденцією: у 2018 році, порівняно з 2017 роком – кількість відвідувачів Чорнобильської зони відчуження зросла на 33, 57%; у 2019 році, порівняно з 2018 роком – кількість відвідувачів Чорнобильської зони відчуження зросла у 2, 31 разів.

Проаналізуємо іншу економічну динаміку та структуру торгівлі послугами. Економічна

динаміка – процес функціонування економічної системи в довго терміновому ринковому періоді [25., С.418].

Інформацію щодо структури зовнішньої торгівлі послугами в Україні у 2019 р., у т.ч. послуги, що пов'язані з подорожами, а також послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги наведено в таблиці 1. [26., С.62].

Таблиця 1

Структура зовнішньої торгівлі послугами в Україні у 2019р (витяг)

Джерело: складено на основі [26., С.62].

Найменування послуги згідно із КЗЕП	Код послуги згідно із КЗЕП	Експорт			Імпорт		
		млн. дол. США	у % до 2018	у % до загального обсягу	млн. дол. США	у % до 2018	у % до загального обсягу
Усього		15237,5	130,9	100,0	6527,9	103,5	100,0
Послуги, пов'язані з подорожами	04.	323,7	108,3	2,1	1284,7	129,7	19,7
Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги	11.	16,2	84,6	0,1	8,3	69,4	0,1

Відповідно даних табл.1. виявлено, що експорт послуг, які пов'язані з подорожами у 2019 році порівняно до 2018 року зріс на 8,3%; а імпорт послуг за аналогічний період зріс на 29,7%.

Дані табл.1. засвідчують, що експорт послуг, приватним особам, культурні та рекреаційні послуги, у 2019 році порівняно до 2018 року знизився на 15,4%; а імпорт цих послуг за аналогічний період знизився на 30,6%.

За матеріалами Державної служби статистики України, обсяг реалізованих послуг у IV кварталі 2019 року, за показником: «Діяльність туристичних агентств, туристичних операторів, надання інших послуг із бронювання та пов'язана з цим діяльність» характеризується наступними даними: 2173,3 млн. грн.; у т. ч. реалізованих населенню 714,1 млн. грн. [26]. За матеріалами Державної служби статистики України у 2019 році, в порівнянні до 2018 року, структура зовнішньої торгівлі послугами, за показником «послуги пов'язані з подорожами» засвідчує таку динаміку змін: Експорт - 323, 7 млн. дол. США; Імпорт - 1284, 7 млн. дол. США [26].

Дослідження даної наукової теми показали, що на тенденції відвідування туристами

закритої зони м. Чорнобиль і м. Прип'ять та збільшення їх кількості відреагували суб'єкти туристичного ринку. Автори дослідження виявили, що «Чорнобиль – ТУР» є ліцензійним туроператором Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України.

Туроператор – оптова туристична фірма, що займається розробкою турів, розрахований на масовий попит, їх рекламою та реалізацією через мережу туристичних агентів [20., С.330]. Це об'єднання організацій і окремих професіоналів у сфері екології і туризму в зоні відчуження. Мета діяльності проекту: ліквідація «інформаційного забруднення» в суспільстві внаслідок аварії на Чорнобильській АЕС, проведення лекцій і тренінгів для новачків і професіоналів безпосередньо на місці аварії, навчання поведінки людини при контакті з радіацією і основам правилам виживання в умовах техногенних катастроф. У м. Чорнобиль до послуг відвідувачів та туристів є хостел «Полісся».

Серед туристичних пропозицій «Чорнобиль–ТУР» є наступні: [23]
- Чорнобиль-авіа-тур;

- індивідуальні програми відвідування зони відчуження тривалістю 1-2 дні;
- водні туристичні маршрути;
- екскурсії у середину Чорнобильської АЕС;
- тур за серіалом «Чорнобиль»;
- каяк-каное-тур;
- Чорнобиль-2 (Дуга-1) [23].

Варто зазначити, що «Чорнобиль-ТУР» має науково-дослідницький підрозділ з питань знань про радіацію, радіаційну безпеку туристів, навчання під час екскурсій навичкам виживання та радіаційної безпеки туристів тощо. На сайті «Державного агентства України управління зоною відчуження» є низка інформативного матеріалу, який підтверджує безпечність запропонованих турів. [18]. До розробки туристичних маршрутів залучаються спеціалісти «Державного агентства України з управління зоною відчуження», Державне спеціалізоване підприємство «Екоцентр», Чорнобильського радіаційно-екологічного біосферного заповідника. Відділ прийому відвідувачів, делегацій і проведення заходів у зоні відчуження, який є структурним підрозділом Державного агентства України управління зоною відчуження, здійснює інформаційний супровід туристів і відвідувачів, які мають наміри відвідати Чорнобильську зону.

Відповідно до «Звіту про виконання плану роботи Державного агентства України з управління зоною відчуження за 2019 рік», від 27.12.2019 року, який розміщено у відкритому доступі на офіційному сайті Державного агентства України з управління зоною відчуження, виявлено наступне:

- проведено фото – виставку у м. Нью-Йорк та виставки – презентації з метою популяризації зони відчуження як «території змін»; даний захід було проведено на 28 – й міжнародній конференції на тему: «Досягнення цілей сталого розвитку. 33 – ті роковини Чорнобильської катастрофи», що відбулася 24 – 27 квітня 2019 року, у м. Нью-Йорк, США, а також представлено презентацію на тему: «Чорнобиль – територія змін»;
- представлено у 2019 році, під час Всесвітньої туристичної виставки «WTM – 2019» у м. Лондон, Великобританія, туристичний потенціал зони відчуження, нові напрямки співробітництва з іноземними партнерами та можливості наукових досліджень;

- у м. Варшава, Республіка Польща, відбулася презентація національного стенду «UKRAINE» на Міжнародній туристичній виставці «International Travel ShowTT Warsaw» щодо розвитку туристичного та наукового потенціалу України в цілому, а також зони відчуження зокрема [18].

Нами досліджено, що «Державне агентство України з управління зоною відчуження» 21 лютого 2020 року провело захід: Магніт «Чорнобиль. Відродження», за участю також представників Міністерства енергетики та захисту довкілля України. Серед поставлених для виконання завдань, у контексті теми заходу Магніт «Чорнобиль. Відродження», було наступне: 1 – створення механізмів і можливостей для діяльності міжнародних туристичних операторів; 2 – залучення українських та іноземних інвесторів; 3 – розвиток науки в зоні відчуження; 4 – розробка основи «Стратегії з розвитку наукового напрямку зони відчуження», створення Наукового хабу; 5 – відкриття нових туристичних маршрутів та інфраструктурних об'єктів [18].

У даний час вивчаються можливості проводити в Чорнобильській зоні відчуження навчально-тренувальні заходи з попередження та ліквідації аварій для партнерів з країн ЄС і НАТО. Слід зазначити, що згідно офіційної інформації, яка є у відкритому доступі, такий об'єкт у Чорнобилі, як «Дуга – 1», може отримати статус світової спадщини ЮНЕСКО та буде розглядатися урядом України [18].

При організації туристичних подорожей до Чорнобильського радіаційно-екологічного біосферного заповідника важливою складовою є безпека туризму. Безпека туризму – це система особистої безпеки туристів, збереження їхнього майна і не завдання шкоди навколишньому природному середовищу під час здійснення подорожей, а також під час процесу надання послуги [20, с. 46].

На офіційному сайті Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, у розділі «Туризм», представлено низку інформації у контексті стандартів ISO 20611, що стосуються пригодницького туризму, передового досвіду сталого розвитку туризму, вимоги та рекомендації для провайдерів, які надають такі туристичні послуги споживачам. Також подано низку інформативного матеріалу щодо того, як саме мінімізувати чи пом'якшити негативний екологічний, економічний чи

соціальний вплив туризму та посилити позитивний. Даний сайт містить іншу статистичну інформацію щодо діяльності сфери туризму, представлену UNWTO (World Tourism Organization) – Tourism Highlights 2018 Edition [24].

До низки нормативно – правових документів, які регулюють розвиток Чорнобильської зони відчуження, як туристичного об'єкту, варто віднести наступні:

- Указ Президента України «Про деякі питання розвитку територій, що зазнали радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи», від 10.07. 2019 р. №512 / 2019;
- Указ Президента України «Про додаткові заходи з відродження територій, що зазнали радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи, із соціального захисту постраждалих осіб, безпечного поводження з радіоактивними відходами», від 05.07.2018 р. № 196;
- Закон України «Про правовий режим території, що зазнала радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи», зі змінами та доповненнями від 14.07.2016 р. № 1472 – VIII;
- Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції реалізації державної політики у сфері розвитку діяльності в окремих зонах радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи», від 18.07.2012 р. № 535 – р;
- Постанова ВРУ «Про рекомендації парламентських слухань «Сучасний стан та актуальні завдання подолання наслідків Чорнобильської катастрофи», від 05.04.2011 р. № 3191 – р та інші [22].

Розглянемо коротко основні засади цих документів:

1. Указ Президента України «Про деякі питання розвитку територій, що зазнали радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи», від 10.07. 2019 р. №512/2019 передбачає виконання низки завдань із відродження територій, що зазнали радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи, підтримки природоохоронної діяльності на цих територіях, створення умов для використання їх туристичного потенціалу, популяризації та утвердження бренд-меседжу «Безпечний Чорнобиль» [22].

2. Указ Президента України «Про додаткові заходи з відродження територій, що зазнали радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи, із соціального захисту постраждалих осіб, безпечного поводження з радіоактивними відходами», від 05.07.2018р. №196 направлений на забезпечення радіаційного захисту та безпеки на територіях, що зазнали радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи, для реабілітації та відродження таких територій, підтримки природоохоронної, наукової та дослідницької діяльності в зоні відчуження і зоні безумовного (обов'язкового) відселення, поліпшення соціального захисту громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи [22].

3. Закон України «Про правовий режим території, що зазнала радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи», зі змінами та доповненнями від 14.07.2016 р. № 1472 – VIII регулює питання поділу території на відповідні зони, режим їх використання та охорони, умов проживання та роботи населення, господарську, науково – дослідну та іншу діяльність в цих зонах. Закон закріплює і гарантує забезпечення режиму використання та охорони вказаних територій з метою зменшення дії радіоактивного опромінення на здоров'я людини та на екологічні системи [22].

4. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції реалізації державної політики у сфері розвитку діяльності в окремих зонах радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи», від 18.07.2012 р. №535 – р. визначає наступне:

- проблему, яку необхідно розв'язати;
- мету і строки реалізації Концепції;
- шляхи і способи розв'язання проблеми;
- очікувані результати;
- оцінку фінансових і трудових ресурсів, необхідних для реалізації Концепції [22].

5. Постанова ВРУ «Про рекомендації парламентських слухань «Сучасний стан та актуальні завдання подолання наслідків Чорнобильської катастрофи», від 05.04.2011 р. № 3191 – р. визначає низку завдань для виконання, що стосуються наступного:

- удосконалення нормативно – правової бази;
- міжнародного співробітництва з реалізації міжнародних проектів на майданчику Чорнобильської АЕС;

- комплексного підходу до подолання наслідків Чорнобильської катастрофи та захисту постраждалого населення;
- інформаційної політики держави;
- фінансування польових досліджень, зберігання та експонування виявлених і врятованих на території зони відчуження і зони безумовного (обов'язкового)
- відселення історико - етнографічних предметів, археологічних пам'яток, архівних документів та інших культурних цінностей з метою їх збереження та внесення до Музейного фонду України і Національного архівного фонду України, а також надати приміщення для створення музею – архіву народної культури українського Полісся [22].

На міжнародному рівні, з метою ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи в Україні, також було укладено низку нормативно – правових документів.

Автори даного наукового дослідження зосередили увагу на актуальності нормативно – правового забезпечення розвитку Чорнобильської зони відчуження, як туристичного об'єкту, в контексті Указу Президента України «Про деякі питання розвитку територій, що зазнали радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи», від 10.07.2019 р. №512/2019. Виявлено, що даний документ направлений на створення умов для використання туристичного потенціалу Чорнобильського радіаційно-екологічного біосферного заповідника, створення туристичних та наукових візит – стоянок на території заповідника, популяризацію та утвердження бренд – меседжу «Безпечний Чорнобиль» [22].

Саме тому, надання туристичних послуг вимагає урегулювання нормативно – правового забезпечення їх надання, дотримання правил радіаційної безпеки відвідувачами та туристами під час перебування у Чорнобильській зоні відчуження, перегляд обмежень та заборон на здійснення різних видів діяльності, впровадження природоохоронних заходів, встановлення меж Чорнобильського радіаційно – екологічного біосферного заповідника тощо.

Автори дослідження виявили, що відповідно до Закону України «Про географічні назви» із змінами та доповненнями від 25.04.2019 р. № 2704 – VIII та низки статей даного Закону, варто розглянути нові можливості та закріпити власну назву географічного об'єкту

Чорнобильської зони відчуження. Пропонується, як наукова новизна, обговорити назву об'єкту Чорнобильської зони відчуження у наступному формулюванні: «Безпечний Чорнобиль».

До низки практичних заходів, доцільність яких варто обговорити з органами державної влади та органами місцевого самоврядування, що стосуються закріплення власної назви географічного об'єкту Чорнобильської зони відчуження, у формулюванні «Безпечний Чорнобиль» пропонуються наступні:

1- провести опитування або через оголошення всеукраїнського конкурсу, в т.ч. через засоби масової інформації, за сприяння населення та інших зацікавлених осіб, установ і організацій із питання закріплення власної назви географічного об'єкту Чорнобильської зони відчуження, у формулюванні «Безпечний Чорнобиль»;

2- встановити для території Чорнобильської зони відчуження, яка могла би мати закріплену власну назву географічного об'єкту «Безпечний Чорнобиль», та закріпити її документами відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування, в т.ч. картографічними, статистичними, архівними, енциклопедичними, довідковими та історичними джерелами;

3-відобразити у географічній назві території Чорнобильської зони відчуження, як «Безпечний Чорнобиль», найбільш характерні її ознаки;

4-зареєструвати географічну назву для території Чорнобильської зони відчуження, у формулюванні «Безпечний Чорнобиль», в установленому Законом України «Про географічні назви» із змінами та доповненнями від 25.04.2019 р. № 2704 – VIII;

5- фінансування діяльності, яка пов'язана з встановленням географічної назви для території Чорнобильської зони відчуження варто здійснювати за рахунок різних джерел, які не заборонені законодавством України, включаючи також бюджетні кошти.

Висновки

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

1. Аварія на Чорнобильській АЕС, яка вважається найбільшою за всю історію атомної енергетики: за кількістю загиблих і постраждалих людей від її наслідків, а також і

по економічних втратах. Саме ця аварія спричинила передумови створення Чорнобильської зони відчуження, яка у наступному періоді представляла собою цікавість, як об'єкт для відвідування, споживачами ринку туристичних послуг, екскурсантами тощо.

2. Структура динаміки туристичних потоків відвідувачів Чорнобильської зони відчуження, за деякими країнами, у 2019 році засвідчує, що найбільше значення даного показника мають такі країни: 1- Україна; 2- Велика Британія; 3- Польща; 4- Німеччина; 5- США; 6-Чехія та інші.

3. Зростання кількості відвідувачів зони відчуження за 2017 – 2019 роки характеризується такою динамікою: у 2018 році, порівняно з 2017 роком – кількість відвідувачів Чорнобильської зони відчуження зросла на 33,57%; у 2019 році, порівняно з 2018 роком – кількість відвідувачів Чорнобильської зони відчуження зросла у 2,31 разів.

4. Структура зовнішньої торгівлі послугами в Україні у 2019 році, порівняно до 2018 року, характеризується наступним чином: експорт

послуг зріс на 8,3%; імпорт послуг зріс на 29,7%

5. «Державне агентство України управління зоною відчуження» та інші суб'єкти туристичного ринку формували низку туристичних пропозицій, що зумовило зростання фінансових та кількісних показників, визначало високий попит на такі типи турів, а також підвищувало рівень задоволення споживачів.

6. Вплив коронавірусу COVID – 19, у найближчій перспективі, не сприяє розвитку туристичної галузі через наявність різних негативних впливів та не дозволяє робити прогнози на найближчі періоди часу.

7. Автори даного наукового дослідження запропонували низку пропозицій, зміст яких зводиться до вивчення можливостей зареєструвати географічну назву для території Чорнобильської зони відчуження, у формулюванні «Безпечний Чорнобиль», в установленому Законом України «Про географічні назви» із змінами та доповненнями від 25.04.2019 р. № 2704 – VIII.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Барановська Н. Чорнобильська зона відчуження – явище сучасності / Н. Барановська. // Історико – географічні дослідження в Україні. – 2004. – №7. – С. 186–210.
2. Бундик О.О. Тенденції розвитку туристичної інфраструктури Чорнобильської зони відчуження у місті Славутич / О. О. Бундик, О. А. Костюченко // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. - 2018. - Вип. 50. - С. 145-153. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Spam_2018_50_23.
3. Дмитрук В. І., Дяченко Л. А., Гриньох Н. В., Князевич А. О. «безпечний чорнобиль» як новий напрям розвитку на міжнародному ринку туристичних послуг. Ефективна економіка. 2020. № 1. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7618> (дата звернення: 07.07.2020). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.1.63
4. Кривенкова Р.Ю. Особливості формування туристичного потенціалу Чорнобильської зони. «Теоретичні і прикладні напрями розвитку туризму та рекреації в регіонах України»: матер. V міжнар. наук.-практ. конф. (напрямок: «Краєзнавчий туризм»), 4–5 квітня 2019 р. Кропивницький: ЛА НАУ, 2019. С. 408–420.
5. Сардак С.Е., Таран С.В. Потенціал «темного туризму» в країнах Європи. Економіка і суспільство. 2018. №18. С. 27–34. DOI: 10.32782/2524-0072/2018-19-5.
6. Пестушко В. Ю. Чорнобильська АЕС як туристична дестинація / В. Ю. Пестушко, Ю. П. Чубук. // Географія та туризм. – 2010. – №9. – С. 82–86.
7. Янковська Г. Темний та токсичний туризм у зоні відчуження Чорнобиля / Г. Янковська, К. Ханнам. // Актуальні питання туризму. – 2010. – №17. – С. 929–939.
8. Офіційний сайт Міністерства енергетики та захисту довкілля [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://menr.gov.ua/>.
9. Енергетика: історія, сучасність і майбутнє. Електроенергетика та охорона навколишнього середовища. Функціонування енергетики в сучасному світі. – Авторський колектив. Наукове редагування: Клименко В.Н., Ландау Ю.О., Сігал І.Я. Київ, 2013. – 392 с.
10. Топ-10 крупнейших аварий на АЭС в истории. [Електронний ресурс] // 2017 – Режим доступу до ресурсу: <https://news.rambler.ru/incidents/36730859-top-10-krupneyshih-avariy-na-aes-v-istorii/>.
11. The International Atomic Energy Agency Report Vol.1. 2015, p.87.
12. The International Atomic Energy Agency Report Vol.3. 2015, p.93.
13. Доклад МАГАТЭ, 2015, р.3,4.
14. Системный анализ причин и последствий аварии на АЭС «Фукусима-1» / Р.В. Арутюнян, Л.А. Большов, А.А. Боровой, Е.П. Велихов; Ин-т проблем безопасного развития атомной энергетики РАН. М.: 2018. 408 с.

15. ТЕРСО Report, 2012, p.446.
16. Diet Report. Executive summary, 2012, p.16.
17. RJIF Report, 2014, p.92.
18. Державне агентство України з управління зоною відчуження. Офіційний сайт [Електронний ресурс.] – Режим доступу: [http:// www.dazv.gov.ua /](http://www.dazv.gov.ua/).
19. Представництво України при Європейському Союзі. Офіційний сайт [Електронний ресурс.] – Режим доступу: [http:// www.ukraine – eu.mfa.gov.ua /](http://www.ukraine-eu.mfa.gov.ua/).
20. Смолій В.А., Федорченко В.К., Цибух В.І. Енциклопедичний словник – довідник з туризму. К.: Видавничий дім «Слово», 2006. 372 с.
21. Бабкин А.В. Специальные виды туризма. Ростов-на-Дону: Феникс, 2008. 252 с.
22. Офіційний портал Верховної Ради України. Офіційний сайт. [Електронний ресурс.] – Режим доступу: [http:// www.zakon.rada.gov.ua /](http://www.zakon.rada.gov.ua/)
23. Чернобыль–Тур. Офіційний сайт. [Електронний ресурс.] – Режим доступу: <https://chernobyl-tour.com>.
24. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. Офіційний сайт. [Електронний ресурс.] – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>.
25. Мочерний С. В. Економічна енциклопедія: в 3 т. / [Ред. кол. : С.В.Мочерний (відп. ред.) та ін.]. — К.: Видавничий центр «Академія», 2000. — Т. 1. — 864 с.
26. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс].–Режим доступу: [http:// www.ukrstat.gov.ua /](http://www.ukrstat.gov.ua/)

ДМИТРУК В.И.^{1*}, ДЯЧЕНКО Л.А.^{2*}, ГРИНЬОХ Н.В.^{3*}

1* канд. филол. наук, доцент каф. «Административного обеспечения социокультурной сферы», ВП «Львовский филиал Киевского национального университета культуры и искусств», e-mail: wid_ua@ukr.net

2* к.э.н., доцент, доцент каф. «Административного обеспечения социокультурной сферы», ВП «Львовский филиал Киевского национального университета культуры и искусств», e-mail: lidiyabako@ukr.net

3* канд. ист. наук., доцент каф. «Административного обеспечения социокультурной сферы», ВП «Львовский филиал Киевского национального университета культуры и искусств», e-mail: kriter@ukr.net

РАЗВИТИЕ ЧЕРНОБЫЛЬСКОЙ ЗОНЫ ОТЧУЖДЕНИЯ: ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДИНАМИКА

Цель. В статье раскрыта сущность ряда аспектов касательно аварии на Чернобыльской АЭС и экономической динамики развития туризма в данном регионе. Определено основные положения деятельности участником рынка туристических услуг в Чернобыльской зоне отчуждения, которые позиционируют Украину, как туристическую страну. **Методика.** Для решения поставленных задач обосновано сущность процессов управления, которые были запланированы к внедрению в практическую деятельность органов власти, на разных уровнях, а также участниками рынка туристических услуг. **Результаты.** В научной статье исследовано главные причины катастрофы на Чернобыльской АЭС, экономическую динамику развития туризма в Чернобыльской зоне отчуждения, а также обнаружено возможные негативные влияния на его развитие через пандемию коронавируса в мире и Украине. **Научная новизна.** Принципиально новым, чего ранее не было, авторами научной статьи предлагается обсудить собственное название данного географического региона в формулировке: «Безопасный Чернобыль» и закрепить ее законодательно. **Практическая значимость.** Закрепление собственного названия географического региона Чернобыльской зоны отчуждения в формулировке «Безопасный Чернобыль», в перспективе, позитивно повлияет на экономическую динамику развития данного региона и популяризации Украины, как туристической страны.

Ключевые слова: авария, экономическая динамика, туристический оператор, безопасность туризма, географический регион «Безопасный Чернобыль».

V. DMYTRUK^{1*}, L. DYACHENKO^{2*}, N. HRYNOKH^{3*}

1* Dep. “Administrativesupportof socio-cultural sphere”, Separate subdivision Lviv Branch of Kyiv National University of Culture and Arts, e-mail: wid.ua@ukr.net.

2* Dep. “Administrative support of socio-cultural sphere”, Separate subdivision Lviv Branch of Kyiv National University of Culture and Arts, e-mail: lidiabako@ukr.net

3* Department of Administrative Provision of the Socio-Cultural Sphere, Separated Subdivision "Lviv Branch of the Kiev National University of Culture and Arts", e-mail mail: kriter@ukr.net

THE DEVELOPMENT OF THE CHORNOBYL EXCLUSION AREA: ECONOMIC DYNAMICS

Objectives. The article is devoted to revealing a number of aspects regarding the nature of the Chernobyl accident and the economic dynamics of tourism development in the region. The basic principles of activity of participants of the tourist services market in the Chernobyl exclusion zone which position Ukraine as a tourist country, have been determined. **Methods.** In order to solve these tasks, the essence of the administrative processes, which were planned to be put into practice by the authorities at different levels, as well as participants in the tourist services market, is substantiated. **Results.** The scientific article investigates the main causes of the Chernobyl disaster, the economic dynamics of tourism development in the Chernobyl Exclusion Zone, and identifies possible negative impacts on its development due to the pandemic of the world and in Ukraine. Essentially new which has not been the case before, the authors of the scientific article propose to discuss and consolidate their own name for this geographical region «Safe Chernobyl». **Scientific novelty.** The authors of the scientific article are offered to discuss the new name - of this geographical region in the formulation «Safe Chernobyl» and to establish it legally new, which was not there before. **Practical importance.** Fixing the name of the geographical region of the Chernobyl Exclusion Zone in the formulation of safe Chernobyl, in the future, will positively affect the economic dynamics of the regions development and popularization of Ukraine as a tourist country.

Keywords: accident, economic dynamic, tour operator, tourist safety, «geographical region Safe Chernobyl».

REFERENCES

1. Baranov'ska, N. (2004). Chornobyl's'ka zona vidchuzhennia – iavysche suchasnosti [The Chernobyl Exclusion Zone is a phenomenon of our time]. *Istoryko – heohrafichni doslidzhennia v Ukraini [Historical and geographical studies in Ukraine]*. Vol. 7. pp. 186-210.
2. Bundyk, O.O. & Kostiuchenko O. A. (2018). Tendentsii rozvytku turystychnoi infrastruktury Chornobyl's'koi zony vidchuzhennia u misti Slavutych [Trends in the development of the tourist infrastructure of the Chernobyl Exclusion Zone in the city of Slavutich]. *Suchasni problemy arkhitektury ta mistobuduvannia [Modern problems of architecture and urban planning]*. Vol. 50. pp. 145-153. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Spam_2018_50_23.
3. Dmytruk, V., Diachenko, L., Hrynokh, N. and Kniazevych, A. (2020), “«safe chernobyl» as a new direction of development in the international market of tourist services”, *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 1, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7618> (Accessed 07 Jul 2020). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.1.63.
4. Kryvenkova, R.Yu. (2019). Osoblyvosti formuvannia turystychnoho potentsialu Chornobyl's'koi zony [Features of formation of the tourist potential of the Chernobyl zone]. *Teoretychni i prykladni napriamky rozvytku turizmu ta rekreatsii v rehionakh Ukrainy [Theoretical and applied directions of development of tourism and recreation in the regions of Ukraine]*, V Mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiia [International scientific and practical conference], Kropyvnyts'kyj, Ukraine, pp. 408–420.
5. Sardak, S.E. & Taran, S.V. (2018). Potentsial “temnoho turizmu” v krainakh Yevropy [The potential of "dark tourism" in European countries], *Ekonomika i suspil'stvo [Economy and society]*, vol. 18. pp. 27–34. DOI: 10.32782/2524-0072/2018-19-5.
6. Pestushko, V.Yu. & Chubuk, Yu.P. (2010). Chornobyl's'ka AES iak turystychna destynatsiia [Chernobyl Nuclear Power Plant as a Tourist Destination], *Heohrafiia ta turizm [Geography and Tourism]*, vol. 9. pp. 82–86.
7. Yankov'ska, H. & Khannam, K. (2010), *Temnyj ta toksychnyj turizm u zoni vidchuzhennia Chornobylia [Dark and toxic tourism in the Chernobyl exclusion zone]*, *Aktual'ni pytannia turizmu [Topical issues of tourism]*, vol. 17., pp. 929–939.
8. The official site of Ministry of Energy and the Environment (2020), available at: <http://www.menr.gov.ua>.
9. Klymenko V.N., Landau Yu.O. & Sihal I.Ya., (2013). Enerhetyka: istoriia, suchasnist' i majbutnie. Elektroenerhetyka ta okhorona navkolyshn'oho seredovyscha. Funktsionuvannia enerhetyky v suchasnomu sviti [Energy: history, present and future. Electricity and environmental protection. Functioning of energy in the modern world]. Kyiv.

10. Top-10 krupnejshykh avaryj na AES v ystoryy (2017) [Top 10 largest NPP accidents in history]. Available at: <https://news.rambler.ru/incidents/36730859-top-10-krupneyshih-avariy-na-aes-v-istorii/>.
11. The International Atomic Energy Agency Report (2015). Vol. 1., p.87.
12. The International Atomic Energy Agency Report (2015). Vol.3. p.93.
13. Doklad MAHATE (2015) [The International Atomic Energy Agency Report]. p.3,4.
14. Arutiunian R.V., Bol'shov L.A., Borovoj A.A. & E. P. Velykhov (2018). Systemnyj analiz prychn y posledstvyj avaryy na AES «Fukusyma-1» [System analysis of the causes and consequences of the accident at the Fukushima-1 NPP]. Yn-t problem bezopasnoho razvytyia atomnoj enerhetyky RAN. Moskow.
15. TEPCO Report (2012), p.446.
16. Diet Report. Executive summary (2012), p.16.
17. RJIF Report (2014), p.92.
18. The official site of State Agency of Ukraine for Management of Exclusion Zone (2019), available at: <http://dazv.gov.ua> (Accessed 5 December 2019).
19. The official site of Delegation of Ukraine to the European Union (2019), available at: <http://www.ukraine-eu.mfa.gov.ua>.
20. Smolij, V.A. Fedorchenko, V.K. and Tsybukh V.I. (2006), Entsyklopedychnyj slovnyk – dovidnyk z turyzmu [Encyclopedic Dictionary – Tourism Directory], Slovo, Kyiv, Ukraine.
21. Babkin, A.V. (2008), Special'nye vidy turizma [Special types of tourism]. Feniks, Rostov-na-Donu, Rostov-on-Don. Russia.
22. The official site of the Verkhovna Rada of Ukraine (2020), available at: <http://www.zakon.rada.gov.ua>.
23. The official site of Chernobyl – Tour (2019), available at: <https://chernobyl-tour.com> (Accessed 4 December 2019).
24. The official site of Ministry of Economic Development, Trade and Agriculture of Ukraine (2019), available at: <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA> (Accessed 1 November 2019).
25. Mocherny S.V. An economic encyclopedia: In three volumes. T.1. / S. V. Mocherny - K.: Publishing Center "Academy", 2002. - 864 p.
26. The official site of Of the State Statistics Service of Ukraine (2020), available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

Стаття надійшла до редакції: 31.03.2020

Received: 31 March 2020

УДК 330.88

КОНОНОВА О.Є.*

* к.е.н., доцент, доцент кафедри фінансів, обліку та маркетингу ДВНЗ «Придніпровська державна академія будівництва та архітектури», e-mail: oleksandra.kononova@pgasa.dp.ua, <https://pgasa.dp.ua/kononovaoe/>, ORCID ID: 0000-0002-7215-8574

ВИВЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ СТРАТЕГІЙ РОЗВИТКУ В ЕКОНОМІЧНІЙ ДУМЦІ

Мета. Метою даного дослідження є встановлення основних невирішених завдань методичного забезпечення за вказаним напрямком та формулювання універсального підходу та визначення показників оцінки ефективності стратегій розвитку відносно застосування в будівельній галузі. **Методика.** Для вирішення даної наукової проблематики застосовано: емпірико-теоретичний метод аналізу та синтезу, метод логічного підходу, емпіричний метод порівняння та абстрактно-логічного узагальнення. **Результати.** Було здійснено систематизацію та аналіз джерельної бази дослідження проблеми оцінки ефективності стратегій розвитку в економічній думці. Визначено загальні наукові підходи, положення яких проаналізовано та враховано в авторських пропозиціях щодо методичного забезпечення даної проблематики. Доведено відсутність універсального підходу щодо оцінки зазначеного напрямку, зазначено основні переваги та дискусійні аспекти поглядів науковців. Визначено положення розглянутих наукових підходів, які використано та враховано при створенні авторських пропозицій. **Наукова новизна.** Представлений та обґрунтований в дослідженні авторський підхід включає універсальне методичне забезпечення оцінки ефективності стратегій розвитку суб'єктів будівельної галузі України, воно ґрунтується на застосуванні положень кількісного аналізу, передбачає дослідження загальних стратегічних орієнтирів, показників за основними сферами діяльності (фінансово-економічною, інвестиційною та інноваційною). Важливою характеристикою авторської методики є те, що її умовами передбачено розрахунок рівня відповідності стратегії розвитку реалізованому потенціалу, рівня ефективності впровадження планової (задекларованої) стратегії розвитку підприємства через використання таких вихідних оціночних параметрів, які відповідають особливостям економічної діяльності суб'єктів будівельної галузі. **Практична значимість.** Наведений в роботі авторський підхід, пов'язаний з методичним забезпеченням порядку прогнозу та фактичної оцінки ефективності впровадження стратегії коопетиції для інтегрованого об'єднання в сучасних умовах функціонування суб'єктів будівельної галузі України сформульований із застосуванням кількісних показників оцінювання, адаптованого показника синергетичного (додаткового) ефекту від реалізації зазначеного інтеграційного заходу. Визначено перелік основних індикативних показників, зміна яких демонструє отримання синергетичного ефекту від коопетиції, це, зокрема, показник росту виручки (доходу) від реалізації будівельної продукції (послуг), показник прибутку, показник скорочення витрат від об'єднання порівняно з аналогічними результатами функціонування структурних учасників окремо. Необхідно відмітити, що представлене обґрунтування має наукову новизну, оскільки хоча застосування стратегії коопетиції для суб'єктів будівельної галузі України і адаптовано з польського досвіду, в рамках даного дослідження вперше визначено методичне забезпечення оцінки його впровадження на різних рівнях.

Ключові слова. стратегія, розвиток, ефективність, оцінка, будівництво, будівельна галузь.

Постановка проблеми

В умовах відкритого ринку та загострення рівня міжнародних конкурентних позицій ринкового простору галузей економіки виникає об'єктивна потреба в нових методичних підходах до встановлення фактичного стану та проблем стратегічного управління, оцінки рівня ефективності фактичних та прогнозних стратегій. Дієві та професійні методики оцінки є передумовою

оптимізації функціонування розвитку суб'єктів галузі, запорукою покращення на всіх економічних рівнях. При цьому, використання класичних стратегій без адаптації та врахування умов та факторів впливу, галузевих особливостей може обумовити виникнення проблем, загроз, помилок та упущення можливостей. З огляду на те, що на сучасному етапі розвитку наукової думки відсутні ґрунтовні, універсальні підходи щодо оцінки

ефективності стратегічного розвитку певних галузей економіки (в тому числі досліджуваної в роботі будівельної), існує необхідність вивчення та вирішення зазначеної проблеми. Вказана актуальність пояснюється як недостатнім розробленням теоретико-методичної сфери, так і проблемами в практичній площині. Зокрема, тим, що стратегічні помилки суб'єктів певних галузей економіки не тільки негативно впливають на їх фінансово-економічний, організаційний стан, але і погіршують низку процесів, що обумовлюють кризові явища в соціально-економічній сфері держави, територій тощо. Відповідно, актуальним для сучасної економічної думки є вирішення проблем оцінки ефективності стратегій розвитку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питаннями методичного забезпечення оцінки ефективності стратегій розвитку розглядалися в дослідженні через призму підходів, виокремлених нами за низкою класифікаційних ознак, зокрема, в наукових працях таких вчених: Є.Алексенко, Ю.Бойко, О.Гудзь, І.Гурков, Е.Доржиева, Ю. Єфімичев, А. Казанцев, Л.Мінделлі, О.Мусійовська, І.Ніконова, А.Стрікленд, А.Томпсон, О.Трофімов, М.Ходоровський, П.Хорват, К.Шишкова та інші.

Формулювання цілей статті

Робота присвячена систематизації та аналізу сучасних підходів щодо оцінки ефективності стратегій розвитку суб'єктів галузей економіки, яка дала нам змогу встановити основні невирішені завдання методичного забезпечення за вказаним напрямком, сформулювати універсальний підхід та показники відносно застосування в будівельній галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження

Питання методичного забезпечення оцінки ефективності стратегій розвитку розглядалися в дослідженні через призму підходів, виокремлених нами за низкою класифікаційних ознак, зокрема:

1) підходом, що пов'язаний із проведенням прогнозової оцінки виробничих, техніко-економічних, фінансових, соціальних показників розвитку суб'єкта галузі.

Встановлено, що автори даного підходу висувають варіант прогнозного аналізу досягнення кількісних результатів за певними сферами (фінансово-економічною, соціальною) (автори О. Гудзь, О. Мусійовська (2018 р.) [2]) та варіант оцінки прогнозних показників за ключовими параметрами стратегічного управління через використання інтегрального показника (автор Ю. Бойко (2009 р.) [1]);

2) підходами, основаними на застосуванні методу порівняльного аналізу прогнозних і фактичних результатів впровадження стратегії розвитку, що обумовлюють встановлення відповідного очікуваного ефекту (автори І. Гурков (2004 р.) [3, с. 205], І. Ніконова (2012 р.) [7], М. Ходоровський, Є. Алексенко (2009 р.) [8], П. Хорват (2000 р.) [9]). Доведено, що умови зазначеного підходу часто передбачають використання основних показників, сформульованих в положеннях першого наукового підходу. Зокрема, визначено, що пропонується у якості оціночних результатів розглядати виробничі, техніко-економічні, фінансові, соціальні та інші показники розвитку суб'єкта галузі;

3) підходами, сформульованими із застосуванням порівняльної, динамічної, комплексної системи показників, які визначають рівень ефективності за основними результатами щодо кожного з стратегічних напрямків управління суб'єкта галузі. В рамках зазначеного підходу його авторка (Е. Доржиева) (2014 р.) [4, с. 116-118]) пропонує використовувати порівняльну, постійну оцінку виконання планових стратегічних орієнтирів за кожним з напрямків функціонування. Зазначений підхід характеризується як напрямок щодо оцінки ефективності впровадження стратегій розвитку суб'єктів галузі за кожним структурним напрямком;

4) підходами, які передбачають методичне забезпечення оцінки ефектів щодо розвитку різних сфер функціонування суб'єктів галузі без їх дослідження в рамках єдиного комплексного показника (автори Ю. Єфімичев, О. Трофімов (2010 р.) [5, с. 32-37], А. Казанцев, Л. Мінделлі (2004 р.) [6, с. 385]);

5) підходом, визначеним в контексті форми трьохмірної моделі ефективності, в положеннях якої враховано якість прогнозової стратегії розвитку, якість механізму реалізації

стратегії розвитку та рівень стратегічної ефективності (авторка К. Шишкова (2012 р.) [10]);

6) підходами, які пов'язані з дослідженням ефективності стратегій розвитку відповідно до певних критеріїв (відмічено, що зазначені підходи мають локальний характер стосовно загальної системи вивчення рівня ефективності стратегічного розвитку суб'єкта галузі (автори А. Томпсон, А. Стрікланд (2003 р.) [11]);

7) авторським підходом, сформульованим у вигляді уніфікованого методичного забезпечення оцінки ефективності стратегій розвитку суб'єктів будівельної галузі України, яке передбачає використання кількісного аналізу, враховує вивчення як основних стратегічних орієнтирів, так і показників за основними сферами діяльності;

8) авторським підходом, який передбачає методичне забезпечення порядку прогнозу та фактичної оцінки ефективності впровадження стратегії коопетиції для інтегрованого об'єднання в сучасних умовах функціонування суб'єктів будівельної галузі України.

Проаналізований підхід О. Гудзь, О. Мусійовської [2] вирізняється високим рівнем наукової новизни, ґрунтовності, універсальністю окресленого переліку оціночних показників, розширеним трактуванням та характеристикою шкали, яка дозволяє ідентифікувати стратегію розвитку суб'єкта галузі в залежності від значень основних оціночних (прогнозних та фактичних показників). А саме, стосовно вагомому впливу на розширення методичного забезпечення за даним напрямком слід відмітити те, що в зазначеній пропозиції доведено необхідність впровадження етапу постійного моніторингу, внесення коригувальних змін, який сприятиме усуненню проблем реалізації стратегії розвитку на різних етапах. Також можемо констатувати, що склад оціночних показників, запропонований в рамках зазначеної пропозиції, є універсальним за своїми характеристиками та ознаками та може використовуватись щодо будь-якої економічної галузі економіки (в тому числі стосовно будівельної галузі України). Зокрема, серед вказаних оціночних показників авторами запропоновано використовувати: показники стану продукції

(послуг) досліджуваного суб'єкта діяльності (показники якості продукції (послуг) суб'єкта галузі; показник рівня експорту продукції (послуг) в загальному складі загального обсягу доходу (виручки) від реалізації продукції (послуг) досліджуваного суб'єкта галузі; показник рівня оновлення продукції (послуг) суб'єкта підприємництва); показники стану фінансової стійкості суб'єкта галузі (показники поточної ліквідності, фінансової автономії (фінансової незалежності), фінансового ризику); показники стану виробничої стійкості та техніко-технологічного рівня суб'єкта галузі; показник стану рентабельності (прибутковості) діяльності суб'єкта галузі, який ідентифікує основні прогностичні результати впровадження стратегії; показники стану соціального розвитку (показники ефективності управління кадрами) та показники рівня інформаційного забезпечення, прогнозне збільшення яких за визначеними показниками ідентифікує ефективність стратегії розвитку. Важливо відмітити, що всі вищеперераховані оціночні показники, передбачені методичним підходом О. Гудзь, О. Мусійовської [2] є кількісними, що свідчить про достовірність, точність аналізу, можливість проведення дослідження без додаткового залучення експертів, про відсутність можливості надання суб'єктивних оцінок зазначених напрямків з боку останніх. Слід зауважити, орієнтир на використання кількісних оціночних показників, передбачений в методиці даних авторів, було враховано нами в авторських методиках оцінки (7-й та 8-й підходи). Зокрема, зазначені в дослідженні авторські пропозиції містять тільки кількісні показники, значення яких вказує на фактичний та достовірний стан функціонування суб'єктів будівельної галузі внаслідок впровадження відповідних запропонованих стратегій розвитку. Особливо слід відмітити внесок авторів щодо питання визначення шкали, яка дає можливість оцінити (ідентифікувати) тип стратегії розвитку суб'єкта галузі залежно від значень основних оціночних (прогнозних та фактичних показників). А саме, дослідниками здійснено розширення традиційної шкали (за значеннями інтегрального показника розвитку суб'єкта галузі від 0 до 1) в бік створення розгалуженої системи оцінки, що передбачає визначення типу відповідних стратегій на

тому або іншому рівні становлення стратегічних орієнтирів. Автори запропонували чітку шкалу ефективності впровадження стратегій розвитку суб'єктів галузі, яка включає такі критеріальні значення за відповідними типами стратегій. Зокрема, визначено, що рівень інтегрального показника стратегічного розвитку при використанні: захисної стратегії може коливатись від 0 до 4 (передбачається, що чим більше значення показника, тим вищим є рівень ефективності); пасивно-наступальної – від 0,41 до 0,73; стратегії ринкової ніші - від 0,74 до 0,86; активно-наступальної стратегії - від 0,87 до 1. Отже, встановлені критеріальні значення вказаних основних стратегій розвитку дозволяють чітко ідентифікувати їх ефективність для стратегічного розвитку.

Заслуговує на увагу підхід Ю. Бойко [1], в рамках якого висунуто пропозицію дослідження ефективності прогнозних показників стратегії розвитку за ключовими параметрами стратегічного управління через використання інтегрального показника. В дослідженні автора запропоновано оцінювати комплекс параметрів, які ідентифікують важливі та основні складові ефективності стратегії розвитку суб'єктів галузі. Дослідник охоплює важливі аспекти ефективності як на загальному, так і на структурному рівні, що дозволяє пересвідчитись у вірності вибору стратегії розвитку та встановленні її параметрів. Зокрема, в рамках чотирьох узагальнюючих показників пропонується оцінити загальний рівень ефективності прогнозної стратегії, рівень відповідності стратегії розвитку фактичним та прогнозним умовам зовнішнього середовища, конкурентних переваг, показників ефективності функціонування суб'єкта галузі, визначити та проаналізувати ефективність за основними напрямками реалізації стратегії на прогнозному рівні, здійснити оцінку рівня ефекту покращення якості продукції (послуг) в рамках впровадження стратегії, ефекту впливу зовнішніх та внутрішніх факторів в рамках впровадження стратегії розвитку. Згідно з підходом автора пропонується визначення інтегрального показника ефективності стратегії розвитку суб'єкта галузі за результатами чотирьох ключових показників, який визначатиме загальний стан за вказаним напрямком. Хоча, як було зауважено нами в дослідженні положень

вказаного підходу, автором і не передбачено можливість забезпечення оперативної оцінки та внесення відповідних коригувань у прогнозні показники, методика аналізу та перелік оціночних показників дозволяють отримати вичерпні, комплексні знання стосовно стану ефективності стратегії розвитку в умовах діяльності суб'єктів галузі. Вказаний підхід, на наш погляд, орієнтований на практичне застосування щодо оцінки умов ефективності стратегій розвитку суб'єктів різних галузей, відсутні певні особливості та обмеження щодо видів діяльності. Необхідно відмітити, що методичне забезпечення, представлене нами в даній роботі великою мірою орієнтовано на вибір методів оцінки, обраний Ю. Бойко. А саме, було адаптовано орієнтир на використання порівняльного методу та методу оптимальних рішень, який вбудовано в методики, сформульовані нами в положеннях 7-го та 8-го наукових підходів. Відповідно, можемо констатувати, що основні аспекти наукової праці Ю. Бойко, які було частково використано для створення універсального методичного забезпечення оцінки ефективності стратегій розвитку суб'єктів будівельної галузі України та порядку прогнозної та фактичної оцінки ефективності впровадження стратегії коопетиції для інтегрованого об'єднання в сучасних умовах функціонування суб'єктів будівельної галузі України лежать в площині застосування порівняльного методу аналізу та методу оптимальних рішень.

Можна відмітити науковий внесок І. Гуркова [3, с. 205] щодо вирішення проблеми методичного забезпечення оцінки стану ефективності стратегій розвитку суб'єктів галузі. В рамках положень пропозицій даного дослідника головний орієнтир передбачає акцент на порівняльній оцінці ефективності стратегій розвитку суб'єктів галузі. Зокрема, заслуговують на увагу основні напрямки порівняльної оцінки ефективності стратегій розвитку суб'єктів галузі, серед яких: 1) напрямок оцінки ефективності реалізації окремих стратегічних проектів (порівняння фактичних та звітних даних реалізації стратегічного проекту за певними показниками, ефекту від реалізації стратегічного проекту, незапланованих додаткових (непрямих) ефектів, які виникли при реалізації стратегічного проекту; 2) напрямок оцінки ступеню досягнення

прогнозних стратегічних цілей економічного суб'єкта, яка пов'язана із дослідженням рівня досягнення прогнозних показників діяльності бізнесу (на рівні довго- та середньострокової основи), передбачає оцінку: системи низки локальних показників; системи збалансованих показників, пов'язаних з оцінкою результативності та ефективності реалізації комплексних стратегій розвитку на загальному рівні функціонування суб'єктів досліджуваної галузі. Важливо зауважити, що методичний орієнтир на використанні методу порівняльного аналізу, впливах додаткових ефектів було певною мірою покладено в основу авторського методичного забезпечення. А саме, в методиках оцінки передбачено застосування порівняльного аналізу, визначено порядок розрахунку синергетичного ефекту інтеграції (при впровадженні стратегії коопетиції). Відповідно, положення авторських методик враховують певні положення вказаних напрямків оцінки, виокремлені в роботі І. Гуркова. Врахування можливостей вивчення синергетичного (додаткового) ефекту від впровадження стратегії коопетиції вирішує невирішену раніше в наукових працях проблему реалізації цього стратегічного напрямку. Встановлено, що підхід І. Гуркова, покладений в основу методичного забезпечення даного дослідження обумовило практичну цінність вказаних методик. А саме, доведено, що виявлення рівня синергії від реалізації цієї стратегії розвитку в рамках діяльності суб'єктів будівельної галузі України дає можливість оцінити можливості (відмову) застосування стратегічного напрямку.

Необхідно відмітити вагоме значення положень наукового підходу Е. Доржиевої [4, с. 116-118], в рамках якого запропоновано здійснювати оцінку ефективності реалізації інноваційної стратегії розвитку на плановому та фактичному рівні за основними напрямками, які є пріоритетними для відповідної галузі. Зважаючи на те, що дослідницею пропонується оцінка ефективності впровадження стратегій розвитку інноваційної корпорації, в її методиці пропонується: встановлення найбільш важливих показників через застосування факторного аналізу або використання методу аналізу пріоритетів; визначення ключових показників за такими

структурними напрямками, як фінансовий, ризиковий, споживацький, процесний, напрямок навчання, розвитку кадрового складу тощо. В нашому дослідженні відмічено універсальність категорій показників та здійснено акцент на тому, що вони можуть бути використані для формування методичного забезпечення в будівельній сфері із включенням до їх складу показників ефекту щодо створення будівельної продукції (послуг). Слід зазначити, що ефект інновацій авторка пропонує оцінювати на рівні оптимізації основних стратегічних напрямків діяльності та висуває рекомендацію оцінювати його у кількісному вимірі. Важливо відмітити, що певні положення пропозиції Е. Доржиевої адаптовано в статті в нашій авторській методиці щодо оцінки ефективності стратегій розвитку підприємств будівельної галузі України, а саме обґрунтовано та розкрито порядок розрахунку показника ефекту впливу впровадження інновацій (етап оцінки рівня інноваційності реалізованої стратегії розвитку підприємства будівельної галузі). При розробці методичного забезпечення ми керувались орієнтиром авторки на встановлення ефекту щодо впровадження інновацій стосовно найбільш пріоритетних економічних показників розвитку, також враховано рекомендацію кількісного виміру такого ефекту впливу. На наш погляд, методичний підхід Є. Доржиевої цінний для наукового досвіду тим, що авторка пропонує не керуватись стандартним підходом до переліку оціночних показників, а моделювати та адаптувати його відповідно до особливостей та умов функціонування галузі. Також слід зауважити, що представлений авторкою перелік оціночних показників ефективності інноваційної стратегії суб'єктів великого бізнесу (корпорації) є таким, що може бути легко змінюваним за кількома показниками до певних аспектів діяльності галузевого напрямку при незмінності основної логіки аналізу та параметрів дослідження.

Можемо відзначити, що в статті розглянуто дискусійні підходи авторів, які заперечують можливість приведення оціночних показників ефективності впровадження стратегій розвитку суб'єктів галузі до значення єдиного комплексного показника. А саме, було досліджено

положення наукового дослідження А. Казанцева, Л. Мінделлі [6, с. 385], в рамках якого визначено потребу розрахунку окремих ефектів за кількісними, якісними показниками. На наш погляд, хоча автори і ґрунтовно описують перелік, склад оціночних напрямків (ефектів), їх бачення щодо неможливості визначення узагальнюючого комплексного показника не є остаточним, достовірним. Хоча, потрібно зауважити, що положення їх наукового погляду дозволило вплинути на логіку створення авторських методичних підходів, представлених в дослідженні, які ґрунтовані виключно на застосуванні кількісних оціночних показників ідентифікації ефективності впровадження стратегій розвитку суб'єктів будівельної галузі. Відповідно, можемо зауважити, що хоча підхід А. Казанцева, Л. Мінделлі і вважаємо дискусійним, але його основні положення покладені в основу нашого методичного забезпечення. Отже, слід зазначити вагомий роль наукових розвідок зазначених авторів в напрямку вивчення зазначеної проблематики. При важливості доводів, визначених в підході А. Казанцева, Л. Мінделлі потрібно наголосити на тому, що автори не тільки не підтримують приведення до єдиного комплексного показника не тільки розрахованих ефектів за певними напрямками, визначених у кількісному та якісному вимірах, але і заперечують можливість узагальнення (приведення до середнього значення) окремо кількісних, окремо якісних оціночних параметрів (ефектів). З таким підходом не можна погодитись, оскільки представлення узагальненого комплексного показника ефективності впровадження стратегій розвитку суб'єктів галузі визначає важливу інформаційну картину щодо зазначеного напрямку. Потрібно зазначити, що на прикладі вказаного наукового підходу можна стверджувати, що навіть дискусійні погляди авторів на певні проблематичні питання можуть мати вагоме значення у становленні та створенні нових наукових розробок і методичного забезпечення.

Необхідно звернути увагу на вагомий науковий внесок Ю. Єфімичева, О. Трофімова [5, с. 32-37] в напрямку розвитку методичного забезпечення проблеми оцінки ефективності впровадження стратегій розвитку суб'єктів галузі (на прикладі інноваційних стратегій як

одного з видів стратегій розвитку). Автори висувують власний методичний підхід щодо розрахунку та аналізу окремих структурних компонентів діяльності, які забезпечують ефективність впровадження інноваційних стратегій суб'єктів галузі, також, як і А. Казанцева, Л. Мінделлі, не є прихильниками визначення комплексного єдиного показника ефективності. При цьому, перелік обраних та обґрунтованих оціночних показників, визначений Ю. Єфімичевим, О. Трофімовим є комплексним за своїм охопленням, напрямками та масштабом врахування основних особливостей та структурних сфер діяльності, ефективність яких слід проаналізувати для встановлення результативності впровадження інноваційних стратегій суб'єктів галузі. А саме, за результатами аналізу встановлено, що автори пропонують оцінювати рівень ефектів впровадження інноваційної стратегії суб'єктів галузі за наступними структурними компонентами, зокрема:

- економічним компонентом, який передбачає оцінку: семи основних оціночних показників, які ідентифікують рівень ефективності реалізації зазначеної стратегії на загальному рівні; показників, які дають змогу ідентифікувати економічну ефективність за окремими напрямками інноваційного розвитку за видами ефектів залежно від економічних об'єктів (напрямок впровадження науково-технічних розробок, націлених на створення прогресивних технологічних процесів, підвищення рівня автоматизації та механізації виробництва (ефект в сфері виробництва); напрямок виробництва та впровадження нових видів продукції з покращеними технологічними параметрами (ефект в сфері споживання);

- науково-технічним компонентом, пов'язаним з оцінкою ключових оціночних показників (рівня приросту інформаційних даних, що використовуються суб'єктом галузі, іншими учасниками ринку; рівня приросту нових знань за різними сферами, в тому числі у виробництві; показника рівня новизни; показника можливості практичної реалізації новітніх технологій, розроблених, апробованих досліджуваним суб'єктом галузі; показника можливого масштабу застосування новітніх технологій, розроблених, апробованих досліджуваним суб'єктом галузі; показника перспективності використання

новітніх технологій, розроблених, апробованих досліджуваним суб'єктом галузі);

- соціальним компонентом, пов'язаним з показниками ефектів від впровадження стратегії розвитку на рівні суб'єкта галузі, регіону, інших територій тощо;

- екологічним компонентом (показники оцінки ефекту покращення основних показників екологічного середовища від впровадження стратегій розвитку суб'єктів галузі, вивчення оптимізаційних змін за рівнем шуму, електромагнітного поля, забрудненості повітря, освітленості, вібрацій тощо). Варто відмітити, що підхід авторів до виокремлення ефектів екологічної компоненти стратегії розвитку відповідає умовам функціонування суб'єктів будівельної галузі, зокрема, вказані показники можуть бути використані у якості оціночних для даної сфери. Зазначений аргумент пояснюється тим, що суб'єкти будівельної галузі відносяться до категорії тих, які не здійснюють вагатого негативного впливу на навколишнє природне середовище. При цьому, за справедливим твердженням Ю. Єфімичева, О. Трофімова [5], оптимізовані параметри (знижений рівень шуму в будинках, приміщеннях) може виступати у якості додаткового напрямку створення стратегічних переваг, свідчить про високі конкурентні параметри розвитку суб'єктів будівельної галузі України. Зокрема, вибір будівельної продукції з боку споживачів (споживачів-інвесторів) оснований на врахуванні як основних економічних, технічних, так і енергоефективних (іноді в умовах України визначається пріоритет екологічним компонентам) компонентах. Відповідно, фактор шуму (як індикатор екологічного впливу на навколишнє природне середовище) може виступати у якості компоненту (показника), який впливає на думку покупця щодо придбання певних пропозицій на будівельному ринку України.

Слід підкреслити значну наукову цінність підходу вказаних авторів (Ю. Єфімичева, О. Трофімова), потрібно зазначити, що хоча їх методичний підхід і не передбачає створення та використання єдиного комплексного показника ефективності впровадження стратегій розвитку суб'єктів галузі, але склад визначених оціночних показників свідчить про можливість їх застосування (з адаптацією у разі потреби до умов та напрямків

діяльності, видів виробництва будівельної продукції (послуг)) щодо параметрів функціонування суб'єктів будівельної галузі України. Важливим є те, що всі розглянуті оціночні показники, сформульовані в методичному забезпеченні зазначених авторів (Ю. Єфімичева, О. Трофімова) є кількісними, і тому, на наш погляд, піддаються приведенню до єдиного комплексного оціночного показника, який ідентифікує загальний стан ефективності впровадження стратегій розвитку суб'єктів будівельної галузі України.

Варто зауважити, що науковий підхід К. Шишкової [10] (передбачає оцінку показників ефективності впровадження стратегії розвитку із застосуванням форми трьохмірної моделі ефективності, в положеннях якої передбачено розрахунок та аналіз якості прогнозованої стратегії розвитку, якості механізму реалізації стратегії розвитку та рівень стратегічної ефективності) має чітку, комплексну логіку охоплення досліджуваних аспектів та генерує основні важливі напрямки оцінювання за даною проблематикою на загальному рівні. Зокрема, враховано потребу оцінки якості прогнозування, реалізації стратегії розвитку суб'єктів галузі, показник рівня ефективності зазначеної стратегії за основними оціночними напрямками. Хоча вказаний підхід і демонструє застосування дещо обмежених напрямків дослідження, встановлення характеру їх стану дасть, на наш погляд, ґрунтовну та достовірну відповідь на питання чи виступає вказана стратегія ефективним засобом успішного розвитку та підвищення конкурентних позицій на різних рівнях для досліджуваних суб'єктів галузі (в тому числі будівельної). Потрібно зазначити, що вказані напрямки трьохмірної моделі ефективності стратегій розвитку суб'єктів галузі враховані нами в методичному забезпеченні оцінки ефективності стратегій розвитку підприємств будівельної галузі України, а саме, передбачено оцінку ефективності впровадження планової (задекларованої) стратегії розвитку досліджуваним підприємством будівельної галузі (пропонується розрахунок планової та фактичної ефективності за обсягом доходу (виручки) від реалізації, обсягом виробництва будівельної продукції, часткою ринку тощо, обумовлено розрахунок рівня відповідності

стратегії розвитку реалізованому потенціалу підприємства у кількісному вимірі). При цьому, нами здійснено розширення спектру оцінки, зокрема, запропоновано трьохмірну модель розширити за рахунок напрямку оцінки рівня інноваційності реалізованої стратегії розвитку підприємства будівельної галузі. Слід відзначити наукову цінність методичного підходу К. Шишкової [10] з огляду на те, що авторка в рамках пропозиції оцінки якості прогнозованої стратегії розвитку суб'єкта галузі (розрахунок та оцінка кількісних показників відповідності стратегії умовам зовнішнього середовища, його тенденціям та змінам, гнучкості, контролю, можливостям суб'єкта діяльності), якості механізму реалізації стратегії розвитку підприємницької структури (розрахунок та оцінка кількісних показників стану доступності реалізації; повноти та максимального впровадження основних стратегічних завдань тощо) висуває пропонує використовувати кількісні параметри оцінки, що свідчить про високий рівень достовірності, ґрунтовності методики, визначеної дослідницею. Потрібно зауважити, що вказівка та роз'яснення авторки щодо потреби розрахунку і оцінки стратегічної ефективності впровадження обраного курсу для досліджуваного суб'єкта галузі свідчить не тільки про орієнтир на визначення ефекту стратегій розвитку, але і на комплексність підходу стосовно оцінювання доцільності вибору та реалізації загальних стратегічних напрямків та цілей в цілому.

В дослідженні розглянуто підхід, пов'язаний із застосуванням в оцінці певних оціночних показників та критеріїв аналізу, і характеризується методичним забезпечення локального напрямку оцінювання ефективності стратегій розвитку суб'єктів галузі. Приблизники зазначеного підходу А. Томпсон, А. Стрікланд [11] пропонують визначати такі напрямки ефективності, як: рівень відповідності стану готовності досліджуваного суб'єкта галузі до впливів внутрішніх, зовнішніх факторів з позицій власних стратегічних цільових орієнтирів, потенціалу можливостей тощо; рівень конкурентних переваг, визначений на стратегічному рівні; рівень ефективності результатів впровадження стратегій, який характеризує стан інтенсивності функціонування досліджуваного суб'єкта.

В процесі вивчення положень підходу авторів (А. Томпсона, А. Стрікланда) встановлено, що незважаючи на досить обмежений перелік оціночних напрямків, вказана методика та показники дадуть змогу оцінити такі важливі аспекти стратегічного розвитку як: характер інтенсивності функціонування суб'єкта галузі; конкурентні переваги та стан конкурентоспроможності суб'єктів галузі порівняно з компаніями, які є конкурентами в даній сфері; показники стану готовності даного суб'єкта до впровадження стратегічних орієнтирів та завдань, встановлених самостійно. Вказівка на потребу розрахунку та оцінку рівня інтенсивності показує прямий зв'язок підходу А. Томпсона, А. Стрікланда саме із стратегіями розвитку суб'єктів галузі, а не іншими стратегіями, які можуть також передбачати другі напрямки функціонування та господарсько-економічної, ринкової еволюції підприємницьких структур певних сфер економіки, окрім розвитку. Якщо розглядати стратегічні орієнтири суб'єктів будівельної галузі України в умовах кризових економічних явищ на різних рівнях, можна прийти висновку, що вони можуть певний період передбачати ігнорування та відхід від стратегій розвитку. Відповідно, акцент зазначених авторів (А. Томпсона, А. Стрікланда) на потребі здійснення оцінки рівня інтенсивності функціонування досліджуваних суб'єктів галузі є передумовою орієнтира авторів на створенні методичного забезпечення аналізу стратегічного планування та управління в умовах розвитку. Важливо також зауважити, що певні положення методичного забезпечення, представленого А. Томпсоном, А. Стрікландом, були частково використані та адаптовані в нашому дослідженні. Зокрема, положеннями методики оцінки ефективності стратегій розвитку підприємств будівельної галузі України передбачається:

- визначення рівня інноваційності реалізованої стратегії розвитку підприємства будівельної галузі (інноваційний розвиток може бути передбачено виключно в умовах інтенсивного розвитку суб'єктів відповідної галузі). Відповідно, за вказаним напрямком методичного забезпечення авторського підходу, ми певним чином врахували орієнтир вказаних авторів (А. Томпсона, А. Стрікланда) на потребу дослідження рівня

інтенсивності функціонування досліджуваних суб'єктів галузі;

- методичне забезпечення оцінки доцільності вибору певної стратегії розвитку досліджуванім підприємством будівельної галузі (визначення рівня відповідності стратегії розвитку реалізованому потенціалу підприємства), яке частково за своєю логікою, параметрами аналізу відповідає запропонованому авторами (А. Томпсоном, А. Стріклендом) напрямку оцінки рівня відповідності стану готовності досліджуваного підприємства до впливів внутрішніх, зовнішніх факторів з позицій власних стратегічних цільових орієнтирів, потенціалу можливостей тощо. Варто відзначити, що встановлення питання відповідності стратегічних орієнтирів суб'єктів галузі умовам та факторам середовища важливе як на плановому рівні, так і на рівні реалізації стратегії. І цей аспект враховано в методичному забезпеченні, наведеному в рамках авторського підходу щодо здійснення оцінки за вказаним напрямком.

Висновки

Представлений та обґрунтований в статті авторський підхід включає універсальне методичне забезпечення оцінки ефективності стратегій розвитку суб'єктів будівельної галузі України, воно ґрунтується на застосуванні положень кількісного аналізу, передбачає дослідження загальних стратегічних орієнтирів, показників за основними сферами діяльності (фінансово-економічною, інвестиційною та інноваційною). Важливою характеристикою авторської методики є те, що її умовами передбачено розрахунок рівня відповідності стратегії розвитку реалізованому потенціалу, рівня ефективності впровадження планової (задекларованої) стратегії розвитку підприємства через використання таких вихідних оціночних параметрів, які відповідають особливостям

економічної діяльності суб'єктів будівельної галузі.

Наведений в роботі авторський підхід, пов'язаний з методичним забезпеченням порядку прогнозу та фактичної оцінки ефективності впровадження стратегії коопетиції для інтегрованого об'єднання в сучасних умовах функціонування суб'єктів будівельної галузі України сформульований із застосуванням кількісних показників оцінювання, адаптованого показника синергетичного (додаткового) ефекту від реалізації зазначеного інтеграційного заходу. Визначено перелік основних індикативних показників, зміна яких демонструє отримання синергетичного ефекту від коопетиції, це, зокрема, показник росту виручки (доходу) від реалізації будівельної продукції (послуг), показник прибутку, показник скорочення витрат від об'єднання порівняно з аналогічними результатами функціонування структурних учасників окремо. Необхідно відмітити, що представлене обґрунтування має наукову новизну, оскільки хоча застосування стратегії коопетиції для суб'єктів будівельної галузі України і адаптовано з польського досвіду, вперше визначено методичне забезпечення оцінки його впровадження на різних рівнях.

Було здійснено систематизацію та аналіз джерельної бази дослідження проблеми оцінки ефективності стратегій розвитку в економічній думці. Визначено загальні наукові підходи, положення яких проаналізовано та враховано в авторських пропозиціях щодо методичного забезпечення даної проблематики. Доведено відсутність універсального підходу щодо оцінки зазначеного напрямку, зазначено основні переваги та дискусійні аспекти поглядів науковців. Визначено положення розглянутих наукових підходів, які використано та враховано при створенні авторських пропозицій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бойко Ю. А. Методика оценки стратегического планирования на предприятии. Оценка эффективности стратегического планирования на промышленном предприятии / Ю. А. Бойко. // Российское предпринимательство. – 2009. – №5. – С. 32–41.
2. Гудзь О. І. Методичний підхід до обґрунтування стратегії розвитку підприємства / О. І. Гудзь, О. Б. Мусійовська. // Економіка та управління підприємствами. – 2018. – №22. – С. 334–340.
3. Гурков И.Б. Стратегический менеджмент организации / Гурков И.Б. – Москва: ТЕИС, 2004. – 239 с.

4. Доржиева Э. Л. Формирование и реализация инновационной стратегии развития промышленных корпораций : дис. канд. эк. наук : 08.00.05. / Доржиева Э. Л. – Иркутск, 2014. – 144 с.
5. Ефимычев Ю.И., Трофимов О.В. Концептуальные основы стратегии инновационного развития промышленных предприятий. Н. Новгород: Изд-во ННГУ им. Н.И. Лобачевского, 2010. 273 с.
6. Казанцев А.К., Минделли Л.Э. Основы инновационного менеджмента. М.: Экономика, 2004. 475 с.
7. Никонова И.А. Проектный анализ и проектное финансирование. М.: Альпина Паблишер, 2012. 154 с.
8. Ходоровский М.Я., Алексенко Е.В. Подходы к оценке эффективности стратегии организации. Вестник УГТУ-УПИ. 2009. № 3. С. 4-21
9. Хорват П. Сбалансированная система показателей как средство управления предприятием / П. Хорват. // Проблемы теории и практики управления. – 2000. – №4. – С. 118–122.
10. Шишкова Е.А. Способы оценки эффективности реализации стратегии развития компании / Е.А. Шишкова // Экономический журнал. - 2012. - № 26. - С. 111-117.
11. Thompson A.A., Strickland A. J. Strategic management concepts and cases. Boston McGraw-Hill / Irwin, 2003. 1049 p.

КОНОНОВА А.Е.*

* к.э.н., доцент, доцент кафедры финансов, учета и маркетинга ГБУЗ «Приднепровская государственная академия строительства и архитектуры», e-mail: oleksandra.kononova@pgasa.dp.ua, <https://pgasa.dp.ua/kononovae/>, ORCID ID: 0000-0002-7215-8574

ИЗУЧЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МЫСЛИ

Цель. Целью данного исследования является установление основных нерешенных задач методического обеспечения по указанному направлению и формулировка универсального подхода и определения показателей оценки эффективности стратегий развития относительно применения в строительной отрасли.

Методика. Для решения данной научной проблематики применены: эмпирико-теоретический метод анализа и синтеза, метод логического подхода, эмпирический метод сравнения и абстрактно-логического обобщения. **Результаты.** Были осуществлены систематизация и анализ базы исследования проблемы оценки эффективности стратегий развития в экономической мысли. Определены общие научные подходы, положения которых проанализированы и учтены в авторских предложениях методического обеспечения данной проблематике. Доказано отсутствие универсального подхода к оценке указанного направления, указаны основные преимущества и дискуссионные аспекты взглядов ученых. Определены положения рассмотренных научных подходов, которые использованы и учтены при создании авторских предложений.

Научная новизна. Представлен и обоснован в исследовании авторский подход, который включает универсальное методическое обеспечение оценки эффективности стратегий развития субъектов строительной отрасли Украины, что основан на применении положений количественного анализа и предполагает исследование общих стратегических ориентиров, показателей по основным сферам деятельности (финансово-экономической, инвестиционной и инновационной). Важной характеристикой авторской методики является то, что ее условиями предусмотрен расчет уровня соответствия стратегии развития реализованного потенциала, уровня эффективности внедрения плановой (задекларированной) стратегии развития предприятия через использование таких исходных оценочных параметров, которые соответствуют особенностям экономической деятельности субъектов строительной отрасли. **Практическая значимость.** Приведенный в работе авторский подход, связанный с методическим обеспечением порядка прогнозной и фактической оценки эффективности внедрения стратегии коопетиции для интегрированного объединения в современных условиях функционирования субъектов строительной отрасли Украины, который сформулирован с применением количественных показателей оценки, адаптированного показателя синергетического (дополнительного) эффекта от реализации указанного интеграционного мероприятия. Определен перечень основных индикативных показателей, изменение которых демонстрирует получение синергетического эффекта от коопетиции, это, в частности, показатель роста выручки (дохода) от реализации строительной продукции (услуг), показатель прибыли, показатель сокращения расходов от объединения сравнению с аналогичными результатами функционирования структурных участников отдельно. Необходимо отметить, что представленное обоснование определяет научную новизну, поскольку применение стратегии коопетиции для субъектов строительной отрасли Украины адаптировано из польского опыта, и в рамках данного исследования впервые определено методическое обеспечение оценки его внедрения на различных уровнях.

Ключевые слова: стратегия, развитие, эффективность, оценка, строительство, строительная отрасль.

OLEKSANDRA KONONOVA *

* PhD of Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Finance, Accounting and Marketing of the State Higher Educational Institution “Prydneprovsk State Academy of Civil Engineering and Architecture”, e-mail: oleksandra.kononova@pgasa.dp.ua, <https://pgasa.dp.ua/kononovaoe/>, ORCID ID: 0000-0002-7215-8574

STUDY ON THE ASSESSMENT PROBLEM OF THE EFFECTIVENESS OF DEVELOPMENT STRATEGIES IN AN ECONOMIC OPINION

The purpose. The purpose of this study is to identify the main unsolved problems of methodological support in this direction and to formulate a universal approach and to determine the indicators for evaluating the effectiveness of development strategies for use in the construction industry. **Methods.** To solve this scientific problem, we applied: empirical-theoretical method of analysis and synthesis, method of logical approach, empirical method of comparison and abstract-logical generalization. **The Results.** Systematization and analysis of the source base of the study of the problem of evaluating the effectiveness of development strategies in economic thought were carried out. The general scientific approaches have been identified, the provisions of which have been analyzed and have been considered in the author's proposals for methodological support of this problem. The lack of a universal approach to the evaluation of the indicated direction is proved, the main advantages and discussion aspects of the views of scientists are stated. The provisions of the considered scientific approaches, which were used and considered in the creation of the author's proposals, are determined. **Scientific novelty.** The author's approach presented and grounded in the study includes universal methodological support for the evaluation of the effectiveness of development strategies of the subjects of the construction industry in Ukraine, it is based on the application of the provisions of quantitative analysis, involves the study of general strategic orientations, indicators by major areas of activity (financial, economic, investment and innovation). An important characteristic of the author's methodology is that its conditions provide for the calculation of the level of compliance of the development strategy with the realized potential, the level of effectiveness of implementation of the planned (declared) enterprise development strategy by using such initial estimation parameters that correspond to the peculiarities of economic activity of the subjects of the construction industry. **The practical significance.** The author's approach related to the methodical provision of the order of predictive and actual assessment of the effectiveness of implementing a co-op strategy for integrated integration in modern conditions of functioning of the subjects of the construction industry of Ukraine is formulated using quantitative indicators of evaluation, adapted index of synergistic (additional) effect from the implementation of the said integration event. The list of the main indicative indicators, the change of which shows the receipt of synergetic effect from co-operation, is defined, in particular, the indicator of growth of proceeds (income) from the sale of construction products (services), the indicator of profit, the indicator of reduction of expenses from association in comparison with similar results of functioning of structural participants. separately. It should be noted that the justification presented is a scientific novelty, since although the use of co-op strategy for the subjects of the construction industry of Ukraine and adapted from Polish experience, this study for the first time identified methodological support for the evaluation of its implementation at different levels.

Keywords: strategy, development, efficiency, evaluation, construction, construction industry.

REFERENCES

1. Boyko Yu.A. (2009) Metodika otsenki strategicheskogo planirovaniya na predpriyatii. Otsenka effektivnosti strategicheskogo planirovaniya na promyshlennom predpriyatii [Technique of strategic planning evaluation at the enterprise. Assessing the effectiveness of strategic planning in an industrial enterprise] Russian entrepreneurship, No. 5 (1), Pp. 32-41.
2. Ghudzj O.I., Musijovsjka O.B. (2018) Metodychnyj pidkhid do obghruntuvannja strateghiji rozvytku pidpryjemstva [Methodical approach to substantiation of enterprise development strategy]. Economics and enterprise management, №. 22, Pp. 334-340.
3. Gurkov I.B. (2004) Strategicheskij menedzhment organizatsii [Strategic management of the organization]. M: TEIS, 239 p.
4. Dorzhieva E.L. (2014) Formirovanie i realizatsiya innovatsionnoy strategii razvitiya promyshlennykh korporatsiy [Formation and implementation of an innovative strategy for the development of industrial corporations]. diss. ... Cand. econom. Sciences: 08.00.05. Irkutsk, 144 p.
5. Yefimichev Yu.I., Trofimov O.V. (2010) Kontseptualnye osnovy strategii innovatsionnogo razvitiya promyshlennykh predpriyatij [Conceptual bases of strategy of innovative development of industrial enterprises]. N. Novgorod: Publishing House of the NNU them. NI Lobachevsky, 273 p.

6. Kazantsev A.K., Mindelli L.E. (2004) Osnovy innovatsionnogo menedzhmenta [Fundamentals of innovation management]. M.: Economics, 475 p.
7. Nikonova I.A. (2012) Proektnyy analiz i proektnoe finansirovanie [Project analysis and project financing]. M.: Alpina Publisher, 154 p.
8. Khodorovsky M.Ya., Aleksenko E.V. (2009) Podkhody k otsenke effektivnosti strategii organizatsii [Approaches to assessing the effectiveness of an organization's strategy]. UGTU-UPI Gazette, № 3. Pp. 4-21.
9. Horvat P. (2000) Sbalansirovannaya sistema pokazateley kak sredstvo upravleniya predpriyatiem [Balanced scorecard as a means of enterprise management]. Problems of management theory and practice, №4, Pp. 118–122.
10. Shishkova E.A. (2012) Sposoby otsenki effektivnosti realizatsii strategii razvitiya kompanii [Ways to evaluate the effectiveness of implementing a company development strategy]. Economic Journal, № 26, Pp. 111-117.
11. Thompson AA, Strickland A. J. (2003) Strategic management concepts and cases. Boston McGraw-Hill / Irwin

Стаття надійшла до редакції: 18.03.2020

Received: 18 March 2020

УДК 351/354 : 338.48 (477)

БОНДАРЕНКО Ю.Г.^{1*}, КУЛИНЯК І.Я.^{2*}, ГВОЗДЬ М.Я.^{3*}

1* к.е.н., Кафедра менеджменту організацій Національного університету «Львівська політехніка», вул. Степана Бандери, 12, Львів, 79013, Україна, e-mail: yulia.h.bondarenko@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0002-2363-7629

2* к.е.н., доцент, Кафедра менеджменту організацій Національного університету «Львівська політехніка», вул. Степана Бандери, 12, Львів, 79013, Україна, e-mail: ihor.y.kulyniak@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0002-8135-4614

3* к.е.н., Кафедра менеджменту організацій Національного університету «Львівська політехніка», вул. Степана Бандери, 12, Львів, 79013, Україна, e-mail: mariana.y.hvozd@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0001-7842-694X

РОЛЬ І ВПЛИВ ДЕРЖАВНИХ ВАЖЕЛІВ УПРАВЛІННЯ НА СФЕРУ ВІДПОЧИНКУ НАСЕЛЕННЯ В КРИЗОВІЙ СИТУАЦІЇ

Мета. Визначення впливу наслідків світової пандемії коронавірусу на відпочинкову сферу України, визначення ролі державних інституцій і їх впливу на формування і діяльність рекреаційно-туристичної сфери в посткарантинний період з проведенням одночасного дослідження зворотного зв'язку й аналізування ролі сфери відпочинку у кризовій ситуації та її вплив на населення та економічну політику держави. **Методика.** У статті використано методи теоретичного узагальнення із використанням елементів аналізу, синтезу, порівняння і систематизації. Для дослідження місця рекреації у житті населення України і ролі місцевих органів управління в організації відпочинкового простору у своїй територіальній громаді проведено соціологічне анкетне опитування 410 респондентів. Для формування висновків та рекомендацій застосовано метод логічного узагальнення та системного підходу. **Результати.** У статті аналізується актуальна проблема забезпечення відпочинку під час пандемії коронавірусу, яка стала основною проблемою усіх світових державних інституцій. Розкривається роль і вплив державної політики на сферу відпочинку у кризовій ситуації. Проаналізовано можливий вплив наслідків карантинних заходів на сферу відпочинку. Розглянуто можливість розроблення стратегії виходу з вимушених карантинних заходів і їх вплив на світову економіку, зокрема на економіку України через призму рекреаційно-туристичної сфери. Проведено опитування щодо місця рекреації у житті населення України і роль місцевих органів управління в організації відпочинкового простору у своїй територіальній громаді. Визначено вплив інституційного середовища на формування і діяльність рекреаційно-туристичної сфери України. Проаналізовано і описано алгоритм послідовного підвищення інвестиційної привабливості рекреаційно-туристичної сфери у системі державного управління в умовах кризової ситуації. **Практична значимість.** Запропоновано державні важелі управління щодо зменшення негативного впливу посткарантинних заходів на психоемоційний стан населення та рекомендовано розробляти стратегію з врахуванням створення рекреаційного простору та формування власного рекреаційно-туристичного продукту-послуги у кожній територіальній громаді нашої держави. Наведено рекомендації, які будуть корисними місцевим органам влади щодо організації рекреаційної діяльності у власній територіальній одиниці.

Ключові слова: державне управління; важелі державного управління; відпочинкова сфера; туризм; рекреація; рекреаційно-туристична сфера; пандемія коронавірусу

Постановка проблеми

Однією зі стратегічно важливих галузей економіки багатьох країн світу, яка забезпечує зростання зайнятості населення, підвищує рівень ВВП держави, сприяє соціальному та економічному розвитку суспільства, слугує фізичному і психоемоційному відновленню

індивіда, налагоджує масову комунікацію між державами і людьми тощо – є розвиток сфери туризму та рекреації. Однак, сьогоднішня змінилася під впливом пандемії коронавірусу. Наслідки даної хвороби у світі для економіки і соціальної сфери є ще недослідженими, а особливо, у сфері відпочинку, тому важливим є проаналізувати і передбачити вплив даних

наслідків на населення, на відпочинкову індустрію, передбачити їх взаємозв'язок і роль державної політики щодо виходу з можливої кризи і зменшенню її наслідків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Сьогодні відпочинкова сфера, зокрема туризм, є однією з найбільш привабливих і динамічних у своєму розвитку галузей економіки. Її місце і роль у світі досліджена та описана у працях багатьма вітчизняними та зарубіжними науковцями, зокрема, таких як: В. Кифяк, В. Кравців, М. Мальська, П. Масляк, Н. Мироненко, І. Сміль, Н. Фоменко та ін. Однак, вплив наслідків світової пандемії, яка розпочалася в кінці 2019 року, є недостатньо дослідженим, особливо в напрямі впливу на розвиток сфери туризму та рекреації.

Формулювання цілей статті

Цілями даної статті є визначення впливу наслідків світової пандемії коронавірусу на відпочинкову сферу України, визначення ролі державних інституцій і їх впливу на формування і діяльність рекреаційно-туристичної сфери в посткарантинний період з проведенням одночасного дослідження зворотного зв'язку й аналізування ролі сфери відпочинку у кризовій ситуації та її вплив на населення та економічну політику держави.

Виклад основного матеріалу дослідження

Розвиток туризму з кожним роком нарощує оберти та збільшує свою частку у світовому ВВП, при цьому створюючи все нові робочі місця, де кожне десяте робоче місце вже припадає на туристичну галузь. На початку 2020 року експерти ВТО прогнозували збільшення обороту в індустрії туризму на 3% щороку [14]. Причин для цього є багато: розвиток інформаційних та інноваційних технологій, що впливає на рівень розвитку світової інфраструктури; зростання вільного часу та кількості сімей середнього класу; зниження вартості транспортних послуг, у тому числі розвиток авіаперевезень, що сприяло зниженню цін на авіаквитки; постійне зростання попиту на відпочинки та враження від нього тощо. Можна припустити, що на сьогодні залишилася невелика частина людей у світі, які не користуються Інтернетом, смартфонами, пластиковими картками тощо –

речами, які стали невід'ємною частиною людства. Саме розвиток інформаційних та інноваційних технологій став інструментом для полегшення життєдіяльності суспільства у сьогоднішній, призвів до вивільнення часу у постійному круговому русі людини, чим дозволив створити нішу для дозвілля і відпочинку [19]. Таким чином, науково-технічний прогрес впливає на розвиток багатьох галузей економіки з одного боку, а з іншого – забезпечує постійне психологічне перевантаження людини, особливо працездатного віку. За цих умов саме туризм став своєрідним мостом, який дозволив зменшити нервово-емоційне навантаження на людину і одночасно забезпечує стабільне зростання ВВП держав, передусім у країнах, які дану галузь вибрали пріоритетним стратегічним напрямком власного розвитку [17; 18]. Отож, туризм з розряду розкоші перейшов у розряд необхідності відновити баланс психічного і фізичного здоров'я, змінивши поточний побут, який сприяє не лише релаксації і оздоровленню, а й розширенню світогляду індивіда через комунікування, подорож, ознайомлення з культурою, мистецтвом, історією та розвитком місцевості тощо, а це, у свою чергу, сприяє і стимулює розвиток туризму як галузі та збільшує темпи її зростання.

Сьогодні вносить свої корективи в життя світу, кожної людини, галузей економіки та туризму зокрема. На тлі світової пандемії і карантинних заходів відбуваються закриття кордонів, а це – зупинка транспортних потоків (експортно-імпорتنих операцій) як за межами країн, так і в середині неї, це зупинка виробництва та уповільнення майже повністю сфери послуг тощо. На думку експертів, світова економіка зазнає великих збитків [7], особливо, це буде відчутно через 3-6 місяців після закінчення карантину. Вимушені карантинні заходи, прийняті державами, у тій чи іншій мірі, вплинуть на призупинення темпів розвитку, зокрема промисловості, а от негативний ефект у сфері послуг, на думку авторів, принесе важчі наслідки і для відновлення потребуватиме доволі довгого періоду. Причинами цього, зокрема, стане різке зменшення доходів населення, масове безробіття, а це вплине на зниження купівельної спроможності, що, у свою чергу, сприятиме визначенню пріоритетності у виборі купівлі тих чи інших товарів і послуг. Це заставить багатьох

згадати, які товари відносяться до товарів першої необхідності.

Відтак є підстави стверджувати, що туризм як галузь, що пропагує тимчасовий виїзд особи з місця постійного проживання, зазнає найбільш негативних наслідків від пандемії коронавірусу, чим спричинить значні фінансові втрати у даній галузі за весь час її становлення та розвитку. Також негативно відобразиться на сфері туризму політична нестабільність, нестабільність фінансового сектору, у тому числі валютних ринків, масове поступове зростання цін на товари першої необхідності з можливим їх дефіцитом тощо. Назагал, це невтішні перспективи, які можуть мати безпосередньо негативний вплив на розвиток світового масового туризму.

Втім, прогнозована виробничо-промислова криза та криза в сфері послуг, яка на сьогодні спричинена пандемією коронавірусу, на думку авторів, має можливість стати поштовхом для знаходження нових ніш і зайняття їх. Оскільки, як показують спостереження [16], через зупинку промисловості і в деякій мірі «масово-виробничого життя планети», у світі почав відновлюватися рівень екологічної безпеки. Так, наприклад, з космосу роблять аерознімки планети до і під час коронавірусу, де чітко прослідковуються значні зміни в атмосфері землі, спостерігається очищення водойм, каналів (приклад Венеції) тощо. Ці зміни значною мірою будуть позитивно впливати на розвиток туризму як явища і як галузі в майбутньому, при умові проведення ґрунтового аналізу і, як наслідок, формування новітньої стратегії розвитку світової економіки в рамках сталого розвитку.

В Україні туризм займає значну частку в доходах держави, зокрема в деяких її областях, таких як: Львівська, Київська, Одеська, Дніпропетровська, Івано-Франківська [4; 5]. Втім, статистика щодо внутрішнього туризму за останні роки значно скоротилася на протигагу розвитку зовнішнього туризму. Наші співвітчизники почали надавати більшу перевагу відпочинку за межами України, на що вплинула якість запропонованого туристичного продукту і його вартість [1]. Очікувано, що під впливом пандемії коронавірусу, саме розвиток такого напрямку як зовнішній туризм найбільше зазнає збитків. Ось тому важливо сформулювати власний український конкурентоспроможний туристичний продукт, який би враховував

наслідки психоемоційного виснаження населення з одного боку, та фінансово-економічної кризи – з іншого, яка настане після закінчення карантинних заходів, запроваджених державою.

Якщо для запобігання фінансово-економічної кризи уряд повинен розробити відповідні механізми для зменшення її руйнівних наслідків, то для відновлення психоемоційного рівня населення необхідно створити умови, які повинні стати катализатором змін у відпочинковій сфері економіки України загалом. Таким чином, важливим є попередньо з'ясувати, які фактори мають безпосередній вплив на відновлення психоемоційного рівня населення.

На думку авторів, замкнений простір – це небезпечний фактор розвитку психоемоційної втоми, яка поглиблюється достатньо довгим перебуванням в одному й тому ж просторі проживання. Сьогоднішня ситуація в Україні і у світі сприяє розвитку психоемоційної втоми суспільства, тому основним завданням державної влади є допомога під час виходу з кризи малому і середньому бізнесу, який є фундаментом ефективного розвитку відпочинкової сфери і безпосередньо одночасно залежить і впливає на інші галузі економіки держави.

Отже, створення умов для ефективного функціонування економічних суб'єктів, зокрема ринкової системи сфери відпочинку – держава допомагає створенню відпочинкового середовища для відновлення психоемоційного рівня власного населення. Окрім того, що державні інституції сприятимуть розвитку малого і середнього відпочинково-дозвільного бізнесу, вони також сприятимуть відновленню психоемоційного рівня людини, зокрема працездатного населення держави. Це круговий зв'язок, який можливий лише при варіанті створення відповідних умов з боку державних інституцій.

Регіон завдяки розвитку підприємництва зможе привабити клієнтів, чим збагатить територію не тільки скоротивши рівень безробіття, але поповнить свій бюджет, чим створить добробут для населення, забезпечить виконання соціальних програм. Військові дії, які проходять на теренах нашої держави, відгомін Чорнобиля, навпаки повинні стимулювати розвиток санаторної справи і наявність рекреаційних ресурсів, якими в досталь володіє Україна, можуть лише

сприяти швидкому їх зростанню і перетворенню нашої держави на мекку рекреаційної сфери [3, с. 12].

Створення привабливих умов для розвитку туристичної та рекреаційної привабливості території повинно стати однією з основних функцій державних інституцій. Це сприятиме створенню бізнесової культури щодо виготовлення високої якості конкурентного, власного відпочинково-дозвільного простору та продукту і, відповідно, його реалізація на українському ринку послуг – це з одного боку, а з іншого – це сприятиме створенню громадянської свідомості щодо потреби в споживанні власного рекреаційно-туристичного продукту-послуги [11].

Отже, сприятливі умови – це сформовані та прописані у законодавчо-нормативних документах чіткі та прозорі правила, закони, нормативні документи щодо ведення бізнесу з окресленими правами, обов'язками і заборонами, які допомагають визначити відносини між державними інституціями, бізнесом (інвесторами) та суспільством (громадою), які спрямовані на полегшення взаємодії між вище названими сторонами. Це сприятиме створенню умов для організованого та ефективного розвитку сфери відпочинку і дозвілля та інших видів рекреаційно-туристичної діяльності в природних умовах з додержанням режиму охорони природно-заповідних об'єктів та для забезпечення попиту рекреантів на загальнооздоровчий, культурно-пізнавальний відпочинок тощо, і для формування у рекреантів і місцевих мешканців громадської свідомості, екологічної культури споживання власного рекреаційно-туристичного продукту-послуги. Реалізація створених попередньо привабливих умов забезпечить зростання робочих місць, поповнення фінансових надходжень до місцевих і державного бюджетів, сприятиме відновленню психофізичного та емоційного стану населення, сприятиме активізації малого і середнього бізнесу тощо.

Очевидно, що метою створення відпочинкової індустрії є необхідність задоволення рекреаційних потреб населення та визначення ролі і впливу державних інституцій на даний процес. Підтвердженням цього є дослідження науковців з університету штату Орегон, які довели зв'язок між проведенням вільного часу на природі, на свіжому повітрі і покращенням емоційного

стану людини. У даному експерименті взяло участь близько 4500 осіб, які оцінили зв'язок між позитивними емоціями в житті і їх зв'язок з навколишнім середовищем. Оцінку провели за 13-ма пунктами. До уваги брали наявність доступу до природних ресурсів, ефективність зняття стресу на природі, довіру до влади, однією з функцій якої є відповідальність за охорону навколишнього середовища регіону. У результаті опитування було з'ясовано, що більшість запропонованих факторів позитивно впливають на емоційний стан людини. Окрім того, значна частина опитаних характеризує «Довіра до проведеної в регіоні екологічної політики» поставили на вищу сходинку з одночасною можливістю звичайних громадян впливати на рішення, які приймають у даному регіоні. Дане опитування дозволило вивчити ставлення населення декількох міст до діяльності місцевих органів влади щодо ролі в організації рекреаційної діяльності у їхньому регіоні. Такий вид опитування використовується, зазвичай, коли інші джерела інформації не дають чіткої відповіді на відповідні запитання у процесі проведення дослідження, та коли необхідно отримати інформацію з першоджерела [6].

Безумовно, населення у нашому дослідженні є першоджерелом, оскільки саме воно є основним споживачем рекреаційно-туристичного продукту-послуги. Відтак є підстави провести власне опитування населення областей України, щоб з'ясувати місце і роль відпочинку у їх житті, його вплив на самопочуття, працездатність, здоров'я тощо, чи створені достатні умови, та чи володіють вони достатніми ресурсами, часом для організації цього відпочинку. Дане опитування допомогло оцінити важливість сфери відпочинку, розробити і надати рекомендації місцевим органам влади щодо потреби організації відповідного рекреаційного простору для своїх громад або вибору рекреаційного напряму розвитку пріоритетним.

Отже, були сформульовані запитання, які були попередньо створені на платформі електронної пошти Gmail у розділі Google Form та розміщені у соціальних мережах. Загалом було опитано 410 осіб. Анкета містить 13 запитань. Анкетування проводилось протягом серпня 2019 р. до лютого 2020 р. Дана вибірка є не достатньою для формування нормативно-правових документів державними органами влади, але

достатньою для рекомендацій місцевим органам влади щодо організації рекреаційної діяльності у власній територіальній одиниці.

Зведені результати соціологічного опитування респондентів подано у табл. 1.

Таблиця 1

Зведені результати соціологічного опитування респондентів по Україні

Джерело: складено та розраховано авторами

№ з/п	Питання	Варіанти відповідей	Відсоток відповідей, %
1.	«ВІДПОЧИНОК» для Вас – це проведення Вашого вільного часу?	У межах населеного пункту, в якому Ви проживаєте та поблизу нього, у т.ч. прогулянки	10,7
		За межами населеного пункту, в якому Ви проживаєте	8,8
		Все вище перелічене	44,4
		За межами населеного пункту, в якому Ви проживаєте, у т.ч. за кордоном	36,1
2.	Якою повинна бути тривалість Вашої відпустки для достатнього відновлення Ваших морально-фізичних сил?	Короткотривала (декілька разів на рік, до двох тижнів)	86,1
		Довготривала (раз на рік)	13,9
3.	Як часто Ви «ВІДПОЧИВАЄТЕ»?	Щоденно (після робочого дня)	14,0
		Вихідні (субота, неділя)	44,0
		Відпустка	42,0
4.	Якому типу «ВІДПОЧИНКУ» Ви надаєте перевагу? (можливо обирати декілька пріоритетних напрямів)	Пасивний (домашній, лежачи на канапі)	26,6
		Санаторно-лікувальний	16,6
		Спортивний	22,2
		Розважальний (розважальні центри, нічні клуби, ресторани, кав'ярні тощо)	32,2
		Пізнавальний (екскурсійний тощо)	54,9
		Культурний (театри, кіно, бібліотеки тощо)	34,4
5.	Яку частку місячного доходу Ви витрачаєте на «ВІДПОЧИНОК»?	Менше 10%	21
		11%-20%	32,7
		21%-30%	24,4
		31%-40%	9,5
		Більше 41%	12,4
6.	Чи відпочивали Ви коли-небудь у санаторіях, пансіонатах, де проводилися будь-які лікувальні, оздоровчі процедури?	Один раз	29
		Від 2 до 5 разів	20
		Більше 5 разів	7,3
		Жодного разу	43,7

розрив таблиці 1

7.	Який, на Вашу думку, напрям розвитку сфери «ВІДПОЧИНКУ» сприятиме покращенню ситуації за місцем постійного Вашого проживання? Прошу розставити запропоновані варіанти за пріоритетністю: перший – найвищий рівень пріоритетності, тоді як останній – найнижчий.	Організація <u>заходів</u> культурно-просвітницького, спортивного характеру: концерти, руханки, спортивно-інтелектуальні змагання, вистави тощо	1 місце
		Розвиток <u>інфраструктури культурно-пізнавального напрямку</u> діяльності (бібліотеки, музеї, театри, культурно-освітні установи для організації дозвілля населення тощо)	2 місце
		Розвиток <u>інфраструктури садово-паркового господарства</u> (парки, сквери тощо)	3 місце
		Розвиток <u>інфраструктури спортивного напрямку</u> (облаштування і будівництво майданчиків, спортивних комплексів, велосипедних доріжок тощо)	4 місце
		Розвиток <u>інфраструктури розважальної індустрії</u> (більярд, боулінг, нічні клуби тощо)	5 місце
		Розвиток <u>інфраструктури грально-азартного бізнесу</u>	6 місце
8.	Чи належить до обов'язків місцевих органів влади організація «ВІДПОЧИНКУ» і «ДОЗВІЛЛЯ» для населення свого регіону?	Так	49,5
		Ні	3,0
		Частково	44,9
		За це повинен відповідати бізнес	2,6
9.	Дайте оцінку роботі місцевих органів влади в організації відпочинку за Вашим постійним місцем проживання за 5-ти бальною шкалою:	5 балів – дуже добре	3,9
		4 балів	19
		3 балів	37,6
		2 балів	24,6
		1 бал – погано	14,9
10.	В якому регіоні України Ви проживаєте?	Західний регіон	66
		Східний регіон	7
		Північний регіон	20
		Південний регіон	4
		Центр	3
11.	Рекреація для Вас – це?	Лише санаторно-курортне лікування	8,8
		Те саме, що туризм	3,6
		Ширше поняття, ніж туризм	22,0
		Відпочинок, відновлення сил людини поза домом	65,6
12.	Ваша стать	Чоловіча	27,4
		Жіноча	72,6
13.	Вкажіть Ваш вік	16-25 років	42,4
		26-40 років	33,8
		41-55 років	21,3
		Старше 55 років	2,5

Відповідь на перше запитання дало змогу побачити, що 64% респондентів віддає перевагу відпочинку на території України і лише 36% висловила ймовірність відпочивати за кордоном. Цікавим у дослідженні були 11% респондентів, які з запропонованих варіантів спеціально обрали відповідь щодо проведення вільного часу на території населеного пункту. Дані результати свідчать про незаперечний інтерес населення до відпочинку на території постійного місця проживання та поблизу неї. Вибірка респондентів щодо тривалості відпустки показала, що більша половина населення віддає перевагу короткотривалій відпустці. Це пояснюється тим, що 21 століття називають століттям розвитку НТП, де з кожним роком зростає темп життя і, як наслідок, відбувається постійна втрата психофізичних та моральних сил людини.

Наступне *третє запитання розкриває, як часто ми відпочиваємо*. Найменша кількість респондентів, а це 14%, знаходять вільний час на щоденний відпочинок після робочого дня. Решта відповідей поділилася майже навпіл: 44% респондентів виділяють час на відпочинок у вихідні (субота і неділя), а решта 42% лише знаходять час у відпустку. Ця статистика підтверджує висновок попереднього питання і свідчить про важливість обов'язкового створення та облаштування відпочинкового простору у кожному населеному пункті або у відповідно відведених для цього місцях.

На четверте запитання було надано можливість респондентам обирати з наведених відповідей той тип відпочинку, який найбільше йому властивий. Отож, ранжувавши відповіді, було отримано такий варіант. Найбільша кількість респондентів з великим відривом обрала виїзд на природу. Найменшу перевагу віддають респонденти санаторно-лікувальному відпочинку, відпочинку «на канопі» та, втім дивним видався низький результат щодо спортивного відпочинку.

Безумовно, запитання щодо *частки місячного доходу, яка витрачається на відпочинок*, фактично відображає рівень доходів респондентів, оскільки відпочинок відноситься до категорії необов'язкових витрат, якими переважно нехтує населення, віддаючи перевагу витратам, які відносяться до задоволення первинних потреб.

Запитання щодо *відпочинку у санаторіях* було поставлено з метою проаналізувати

привабливість санаторно-курортного лікування та оцінити потребу в санаторно-курортному лікуванні, що є свідченням потреби та довіри населення до лікувальних та оздоровчих установ нашої держави. Однак, більшість респондентів, що становить 44%, жодного разу не відпочивали у закладах такого типу, хоча, власне кажучи, дана структура свідчить, що більшою мірою результат відображає вікову структуру респондентів, оскільки більше 70% опитаних респондентів є віком до 40 років. Нажаль, традиційно високий попит у європейських країнах на оздоровчий відпочинок у нашій державі займає незначну частку у переважній більшості через високу цінову політику у поєднанні з невисокою якістю наданих послуг.

Важливим є восьме запитання, оскільки виявить роль та важливість, з точки зору громади, важелів державного управління на сферу відпочинку. Отож, можна впевнено стверджувати, що 95% опитаних вважають місцеві органи влади відповідальними за забезпечення належних умов відпочинку для населення, яке проживає на території їх повноважень. Важливість *оцінки роботи місцевих органів влади в організації відпочинку* вказала, що найбільша кількість респондентів – 38% – оцінило роботу місцевих органів у «3 бали», а в «1 бал», відповідно найбільш незадоволеними, виявилось 15% опитаних. Дана вибірка свідчить про те, що загальна більшість респондентів схвально відгукується про роботу місцевих органів, що є вагомим підтвердженням ролі органів влади у забезпеченні привабливими умовами відпочинку свої громадян.

Важливим питанням даного дослідження є *запитання, чим для вас є рекреація*. Оскільки, на законодавчому рівні не є закріпленим дане поняття і у науковій літературі точаться дискусії щодо концептуально-понятійної різниці між термінами «туризм» та «рекреація». Отож, як видно із результатів даного опитування, лівову частку, а це 66% респондентів, «рекреацію» розуміють як «Відпочинок, відновлення сил людини поза домом», ширшим за туризм вважають 22%, «рекреація» асоціюється з санаторно-курортним лікуванням у 9% і лише 4% – відносять рекреацію до туризму. Даний результат свідчить, про достатньо високий

рівень обізнаності населення щодо розуміння терміну «рекреація», а це 88% опитаних.

Що ж до запитання про регіон проживання, то більшість 55% респондентів є представниками Львівської області, 15% опитаних проживає у Київській області. Зокрема вибірка 14 областей представлена у межах від 1% до 5%. Що ж до решти 8 областей, вибірка не перевищила 1%. Для нагляднішого аналізу автор об'єднав області у регіони. Загалом, Західний регіон України був найбільш активним 66,0%, Східний – 7,0%, Північний – 20,0%, Південний – 4,0% та відповідно Центр – 3,0%.

Проведене опитування у період 2019 - 2020 рр., яке проходило у доволі стабільній фазі економічного розвитку України, дозволяє зробити висновки, що населення вбачає місцеві органи влади відповідальними за створення привабливих умов розвитку сфери відпочинку на власній територіальній одиниці. Безумовно, пандемія внесла свої корективи, як в економічний, так і в соціальний розвиток світу, зокрема України і, на перший погляд, у сьогоднішній ситуації у державних інституцій є більш нагальні проблеми, аніж створення відповідних умов для відновлення психоемоційного і фізичного здоров'я населення. Однак, якщо взяти до уваги дослідження соціологів, психологів про вплив наслідків карантинних заходів на українців, то вони, провівши опитування, виявили ознаки депресії, тривожності, паніки, втоми, розладів сну [10], які помітно зростають з продовженням карантину з однієї сторони, та, якщо пов'язати з роботами українського економіста, зі світовим ім'ям М. Туган-Барановського, який стверджував, що відновлення психоемоційного та фізичного стану працюючої частини населення держави безпосередньо впливає на зростання продуктивності праці, від якої залежить збільшення прибутку підприємств, а відтоді і зростання заробітної плати цієї ж працюючої частини населення держави. У продовження цього, вчений довів, що зі зростанням прибутку може зростати також і заробітна плата, а відповідно – доходи держави, та поєднав вище наведене положення з теорією кризи, яке дозволило йому не лише показати закономірності виникнення криз, але й їхнього подолання завдяки активізації інвестиційної та соціальної політики держави.

Останнє також відповідає ключовій думці

А. Вагнера щодо необхідності участі фінансів держави у регулюванні процесів відтворення в економіці країни, що одночасно забезпечує рух доходів громадян і зміну рівня їх добробуту [15].

Отже, беручи до уваги вище сказане, можемо стверджувати, що збільшення фінансових можливостей держави на пряму залежить від активізації інвестиційної діяльності, яка не може обійтися без поживлення бізнесу, а він безпосередньо залежить від працездатного населення держави, а його працездатність базується на фізичному та психоемоційному здоров'ї. Окрім того, якщо розглянути детальніше сферу відпочинку, то ми побачимо, що вона складається з підприємств малого і середнього бізнесу, які співпрацюють з підприємствами, представленими дотичними галузями економіки, і які розмежовуються класифікатором видів економічної діяльності України (КВЕД). Отож, є всі підстави вважати, що першочерговим завданням державної і місцевої влади є проведення ґрунтового аналізу для розроблення інструментарію щодо підтримання або виходу з фінансової, соціальної, промислової кризи держави і її регіонів після закінчення всержавного карантину, де у продуманому покроковому плані повинно бути закладено заходи щодо відновлення психоемоційного стану населення та активізації бізнесу через формування привабливого інвестиційного середовища.

Отож, завданням державних інституцій є створення привабливих умов для діяльності і розвитку бізнесового середовища, у тому числі для підприємств, які працюють у сфері відпочинку. Однак, не всі регіони України в пріоритеті власного економічного розвитку повинні ставити туристично-рекреаційну сферу, але всі повинні поставити створення відпочинкового простору, тобто рекреаційного для кожної територіальної громади у своєму регіоні. Це дозволить після закінчення карантину допомогти населенню безпосередньо кожної територіальної громади на власній території організувати свій відпочинковий простір для відновлення психоемоційного стану населення. Для цього державним органам необхідно розробити механізм, дія якого б ґрунтувалася на системній взаємодії складових внутрішнього та зовнішнього середовища, в основі якого лежать мотиваційні чинники, набір факторів,

інструментів, процесів для досягнення позитивного ефекту. Це дозволило б визначити пріоритетність розвитку кожної області України, її сильні та слабкі сторони, на основі чого кожна область змогла б розробити стратегічний план розвитку рекреаційного простору на своїй території з врахування кризових умов, що склалися (надання допомоги, пільг, субсидування, відстрочок платежів, оподаткування тощо).

Розроблення стратегії є однією з першочергових завдань ефективного функціонування будь-якого об'єкта, території, особливо в умовах нестабільного внутрішнього середовища [8]. Саме загроза пандемії, а особливо її наслідки, змушують розробити загальнодержавну дієву стратегію для пошуків шляхів виходу з кризи, як економічної, так і соціальної. Кожна держава, виходячи зі свого фінансово-економічного становища, менталітету тощо входила в кризу і буде розробляти свій план виходу. Державні інституції України також при розробці власного стратегічного плану виходу з карантинних заходів повинні ґрунтуватися не лише на досвіді інших країн, але й враховувати свої сильні сторони у поєднанні з можливостями. Посткарантинний етап дозволяє на основі проведеного SWOT-аналізу перезапустити економічні, соціальні, екологічні процеси в державі в її регіонах, враховуючи новітні методи державного управління, інноваційні технології, фінансово-кредитні інструменти тощо.

Що ж до регіонів, то у кожного регіону повинна бути або вже є розроблена стратегія розвитку території, яка повинна також ґрунтуватися на SWOT-аналізі і повинна передбачати розвиток рекреаційного простору на своїй території [12; 13]. Оскільки, саме SWOT-аналіз передбачає глибокий аналіз сильних і слабких сторін території, усіх видів ресурсів, можливостей розвитку та зовнішніх загроз. На основі SWOT-аналізу визначаються стратегічні напрямки розвитку кожної області, враховуються можливі засоби її реалізації, виконавців та часові межі. Стратегія розвитку певної території повинна базуватися на громадській думці, яка визначається на громадських слуханнях мешканців даної території і є початковим етапом формування стратегії. Громадська думка є основою легалізації вже розробленої стратегії. Формування стратегії передбачає розроблення місії, стратегічних цілей,

операційних завдань, проведення SWOT-аналізу тих напрямків розвитку території, які обрали попередньо на громадських слуханнях.

Сьогодення – це розвиток цифрових технологій і карантинні заходи є можливістю провести онлайн-опитування власних громадян, не виходячи з дому, та на основі отриманих результатів сформуванню стратегічного плану розвитку своєї території. Прикладом такого опитування є вище описане дослідження.

Обов'язковим етапом розробки стратегії є проведення SWOT-аналізу території, що в тому числі включає реальну оцінку ресурсної бази території та дозволяє визначити пріоритетність розвитку туристично-рекреаційної сфери. Для ефективного розвитку території прийнято обирати не більше п'яти стратегічних напрямків розвитку.

Отже, якщо розвиток туристично-рекреаційної сфери є пріоритетним та забезпечений відповідними для цього розвитку ресурсами, тоді необхідно розробити механізм реалізації даного стратегічного напрямку. Реалізація стратегічного пріоритету розвитку рекреаційно-туристичної сфери повинна не суперечити стратегії вищого рівня (обласній чи регіональній) та бути в межах державної стратегії, яку прийняв КМУ Розпорядженням від 16 березня 2017 р. № 168-р «Про схвалення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 року» [9]. На рис. 1 зображено послідовність підвищення інвестиційної привабливості рекреаційно-туристичної сфери у системі державного управління, що дозволяє створити передумови для побудови економічної моделі даного середовища на основі визначених попередньо критеріїв, які сприятимуть його розвитку та можуть бути об'єктами дослідження та враховують наслідки карантинних заходів, які запроваджено в Україні.

Важливим етапом підвищення привабливості рекреаційно-туристичної сфери є постійний моніторинг і його врахування для регулювання стратегії. Моніторинг рекреаційного середовища полягає у спостереженні з певною частотою характерних для туристично-рекреаційної сфери статистичних показників та їх динаміку, і на основі проведення їх аналізу – визначення необхідних змін у політиці розвитку туристично-рекреаційної сфери.

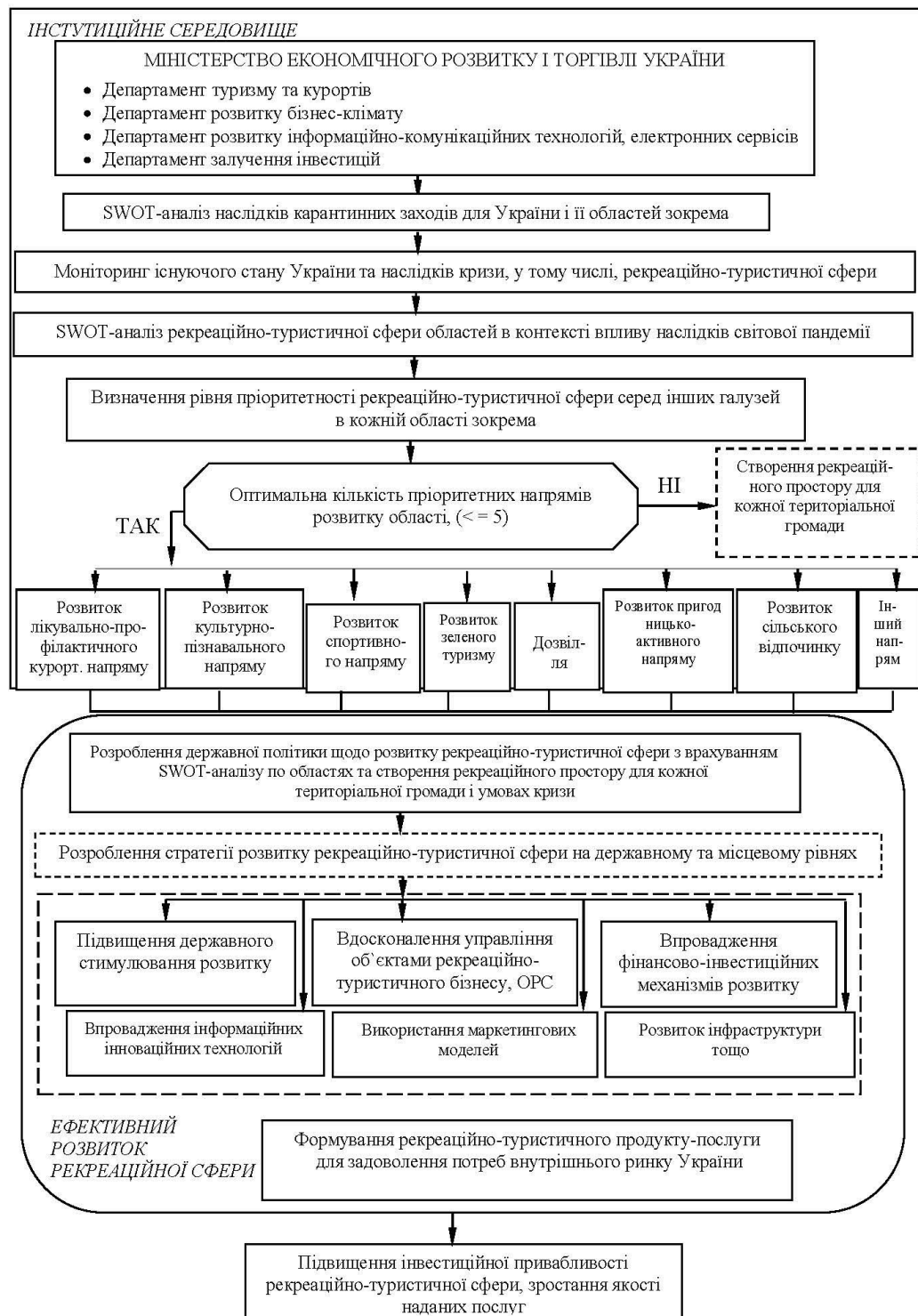


Рис. 1. Послідовність підвищення інвестиційної привабливості рекреаційно-туристичної сфери у системі державного управління в кризовій ситуації

Джерело: розроблено авторами

Моніторинг надає можливість проведення системного спостереження, дозволяє прогнозувати розвиток рекреації та туризму в областях та й у державі загалом, реально спостерігати за конкретними результатами та дієво впливати і реагувати на них. Також важливим кроком, згідно рис. 1, є визначення рівня пріоритетності рекреаційно-туристичної галузі серед інших галузей в кожному регіоні зокрема.

Цей крок допоможе виокремити рекреаційно-туристичну сферу, дозволить областям визначитися зі своїми сильними сторонами і працювати у напрямі їх розвитку. На практиці не доцільно розробляти більше п'яти пріоритетів розвитку регіону, якщо буде більше, тоді інвестиційні кошти розпоршуватимуться, чим зашкодять ефективному розвитку області, тобто необхідно раціонально використовувати інвестиційні ресурси задля ефективного розвитку держави та підвищення рівня життя населення [2, с. 91]. Важливим моментом є умова для тих випадків, коли туристично-рекреаційна сфера не входить у пріоритетний напрям розвитку. Для цього пропонується окремий шлях розвитку даного напрямку у життєдіяльності тих областей, оскільки рекреація – це фізіологічна потреба людини, незадоволення якої протягом довготривалого періоду призводить до фізичного та морального виснаження особистості, тому саме рекреація повинна стати невід'ємною частиною життя громади, яку в повній мірі повинна забезпечити місцева влада, незалежно від рівня пріоритетності.

Висновки

Таким чином, криза, спричинена світовою пандемією коронавірусу та вимушеними карантинними заходами, ймовірно призведе до фінансової нестабільності, збільшення рівня безробіття, соціально-економічної нестабільності – з боку економіки та психоемоційного вигорання населення, особливо населення працездатного віку.

Отож, за таких умов державні інституції повинні розробити механізми, які б увійшли в стратегічний план виходу з кризи економіки і соціальної сфери держави. Такий стратегічний план повинен базуватися на сприятливому ґрунті, яким є, на думку авторів, привабливі умови розвитку бізнесу та активізації інвестиційних процесів. До таких умов, які описувалися вище у статті, хотілося б ще додати «задоволене» населення, якому вкрай необхідний власний рекреаційний простір, а це, у першу чергу, розвиток власної відпочинкової індустрії, яка б дозволила подорожувати населенню на коротші відстані. Це дозволить здешевити рекреаційно-туристичний продукт-послугу і одночасно забезпечити можливість за теперішніх умов його споживати. Саме скорочення відстані, раціональне використання ресурсів, екологічна свідомість, громадянська культура, зростання якості – дозволить сформувати конкурентоспроможний рекреаційно-туристичний продукт-послугу, враховуючи специфіку кожної місцевості України, її мальовничих кутків.

Підсумовуючи вище сказане, зазначимо, що важливим етапом є підвищення державного стимулювання розвитку, вдосконалення управління об'єктами рекреаційно-туристичного бізнесу, впровадження фінансово-інвестиційних механізмів розвитку, впровадження інформаційних технологій, розвиток комплексної інфраструктури, особливо – це є актуальним в умовах посткарантинного періоду. Це сприятиме формуванню рекреаційно-туристичного продукту-послуги, зростанню попиту на рекреаційні послуги, чим активізує пропозицію щодо задоволення потреби у відпочинку та підвищить рівень якості надання даних послуг, що позначиться на ефективному розвитку туристично-рекреаційної сфери загалом і пожвавить інвестиційні процеси у бізнесовому середовищі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Білоус С. В. Управління якістю надання туристичних послуг у містах Західного та Східного регіону України / С. В. Білоус, І. С. Пурська, І. С. Дашковська. // Комунальне господарство міст. Серія: Економічні науки.. – 2018. – №141. – С. 52–63.
2. Бондаренко Ю. Г. Підвищення ефективності державного управління в інвестиційній діяльності / Ю. Г. Бондаренко. // Актуальні проблеми економіки. – 2015. – №10. – С. 89–94.

3. Бондаренко Ю. Г. Оцінювання діяльності колективних засобів розміщення як організації рекреаційної сфери / Ю. Г. Бондаренко, І. Я. Кулиняк. // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Серія: Проблеми економіки та управління. – 2018. – №897(2). – С. 3–15.
4. Зайчук К. Аналіз рейтингування соціально-економічної активності західного регіонального туристичного ринку. Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. 2019. № 4. С. 149-156.
5. Коцаба В.Ю., Штерма Т.В. Особливості ведення туристичного бізнесу в західноукраїнському регіоні. Збірник наукових праць [Буковинського університету]. Економічні науки. 2017. Вип. 13. С. 64-69.
6. Коцан І.Я., Ложкін Г.В., Мушкевич М.І.. Психологія здоров'я людини. Навчальний посібник. Луцьк: РВВ "Вежа", 2011. 430 с.
7. Петрашко І. Наслідки впливу коронавірусу на економіку зможемо оцінити за кілька місяців (17.03.2020). URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2898084-naslidki-vplivu-koronavirusu-na-ekonomiku-zmozemo-ociniti-za-kilka-misaciv-ministr.html>.
8. Пирог О.В., Шпак Н.О., Романишин М.І. Економічна стабільність суб'єктів господарювання в умовах хаотичного розвитку національної економіки України: монографія. Львів: Видавництво Львівської політехніки. 2015. 288 с.
9. Про схвалення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 168-р від 16 березня 2017 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/168-2017-p>.
10. Психоемоційний стан на карантині: всі тривожаться, у молоді – ознаки депресії (8.04.2020). URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2020/04/8/7247052>.
11. Савіцька О.П., Савіцька Н.В., Кулиняк І.Я. Формування туристичної привабливості території. Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України. 2012. Вип. 22.15. С. 148-154.
12. Слободянюк Н.О. Інвестиційні стратегії державно-приватного партнерства на основі SWOT- та PEST-аналізу. Причорноморські економічні студії. 2016. Вип. 7. С. 58-62.
13. Тосько Р.Р., Новікова А.В. Застосування методики swot-аналізу для формування стратегії зміцнення національної безпеки в сфері державної безпеки. Молодий вчений. 2016. № 4. С. 337-340.
14. Чжан Цзин. Всемирный день туризма: как использование новых технологий может изменить туризм (27.09.2018). URL: <https://news.un.org/ru/story/2018/09/1339292>.
15. Юхименко П.І., Федосов В.М., Лазебник Л.Л. [та ін.]. Теорія фінансів: підручник; за ред. В.М. Федосова, С.І. Юрія. Київ: ЦУЛ, 2010. 576 с.
16. Ярликова О. Коронавірус та екологія: неочікувані наслідки епідемії (11.03.2020). URL: <https://rubryka.com/article/koronavirus-ta-ekologiya>.
17. Leith C. (2020). Tourism trends: lifestyle developments and the links to solo tourism. Journal of Tourism Futures, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. <https://doi.org/10.1108/JTF-11-2019-0126>.
18. Panfilov A.V. and Vernikova V.D. (2020). Global development trends in organization of tourist and recreational areas. IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng. 775 012029. DOI: 10.1088/1757-899X/775/1/012029.
19. Wu W. (2020) Analysis of Digital Tourism, Virtual Tourism and Wisdom Tourism. In: Xu Z., Parizi R., Hammoudeh M., Loyola-González O. (eds) Cyber Security Intelligence and Analytics. CSIA 2020. Advances in Intelligent Systems and Computing, vol 1147. Springer, Cham. DOI: 10.1007/978-3-030-43309-3_3.

Ю.Г. БОНДАРЕНКО^{1*}, І.Я. КУЛЬНЯК^{2*}, М.Я. ГВОЗДЬ^{3*}

1* к.э.н., Кафедра менеджмента организаций Национального университета «Львовская политехника», ул. Степана Бандеры, 12, Львов, 79013, Украина, e-mail: yulia.h.bondarenko@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0002-2363-7629

2* к.э.н., доцент, Кафедра менеджмента организаций Национального университета «Львовская политехника», ул. Степана Бандеры, 12, Львов, 79013, Украина, e-mail: ihor.y.kulyniak@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0002-8135-4614

3* к.э.н., Кафедра менеджмента организаций Национального университета «Львовская политехника», ул. Степана Бандеры, 12, Львов, 79013, Украина, e-mail: mariana.y.hvozd@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0001-7842-694X

РОЛЬ И ВЛИЯНИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ РЫЧАГОВ УПРАВЛЕНИЯ НА СФЕРУ ОТДЫХА НАСЕЛЕНИЯ В КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИИ

Цель. Определение влияния последствий мировой пандемии коронавируса на сферу отдыха Украины, определения роли государственных институтов и их влияния на формирование и деятельность

рекреационно-туристической сферы в посткарантинный период с проведением одновременного исследования обратной связи и анализа роли сферы отдыха в ситуации ее влияние на население и экономическую политику государства. **Методика.** В статье использованы методы теоретического обобщения с использованием элементов анализа, синтеза, сравнения и систематизации. Для исследования места рекреации в жизни населения Украины и роли местных органов управления в организации пространства отдыха в своей территориальной общине проведен социологический анкетный опрос 410 респондентов. Для формирования выводов и рекомендаций применен метод логического обобщения и системного подхода. **Результаты.** В статье анализируется актуальная проблема обеспечения отдыха во время пандемии коронавируса, которая стала основной проблемой всех мировых государственных институтов. Раскрывается роль и влияние государственной политики на сферу отдыха в кризисной ситуации. Проанализировано возможное влияние последствий карантинных мероприятий на сферу отдыха. Рассмотрена возможность разработки стратегии выхода из вынужденных карантинных мероприятий и их влияние на мировую экономику, в частности на экономику Украины через призму рекреационно-туристической сферы. Проведен опрос относительно места рекреации в жизни населения Украины и роль местных органов управления в организации пространства отдыха в своей территориальной общине. Определено влияние институциональной среды на формирование и деятельность рекреационно-туристической сферы Украины. Проанализирован и описан алгоритм последовательного повышения инвестиционной привлекательности рекреационно-туристической сферы в системе государственного управления в условиях кризисной ситуации. **Практическая значимость.** Предложено государственные рычаги управления по уменьшению негативного влияния посткарантинных мероприятий на психоэмоциональное состояние населения и рекомендуется разрабатывать стратегию с учетом создания рекреационного пространства и формирования собственного рекреационно-туристического продукта-услуги в каждой территориальной общине нашего государства. Рекомендации могут быть полезными местным органам власти по организации рекреационной деятельности в собственной территориальной единицы.

Ключевые слова: государственное управление; рычаги государственного управления; сфера отдыха; туризм; рекреация; рекреационно-туристическая сфера; пандемия коронавируса

YULIA BONDARENKO^{1*}, IHOR KULYNIYAK^{2*}, MARYANA GVOZD^{3*}

1* Candidate of Economic Sciences, Department of Management of Organizations, Lviv Polytechnic National University, Stepan Bandera St., 12, Lviv, 79013, Ukraine, e-mail: yulia.h.bondarenko@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0002-2363-7629

2 Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Management of Organizations, Lviv Polytechnic National University, Stepan Bandera St., 12, Lviv, 79013, Ukraine, e-mail: ihor.y.kulyniak@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0002-8135-4614

3 Candidate of Economic Sciences, Department of Management of Organizations, Lviv Polytechnic National University, Stepan Bandera St., 12, Lviv, 79013, Ukraine, e-mail: mariana.y.hvozdz@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0001-7842-694X

THE ROLE AND IMPACT OF STATE MANAGEMENT INSTRUMENTS ON THE SPHERE OF RECREATION IN THE CRISIS SITUATION

The purpose of the article is to determine the consequences of the global pandemic of the coronavirus on the recreational sphere of Ukraine, to determine the role of state institutions and their influence on the formation and activity of the recreational and tourism sphere in the post-quarantine period with the simultaneous study of feedback and analysis of the role of the recreation sphere in crises on the population and economic policy of the state. **The methods** of theoretical generalization with elements of analysis, synthesis, comparison, and systematization were used in the article. A sociological questionnaire of 410 respondents was conducted to study the place of recreation in the life of the Ukrainian population and the role of local government bodies in organizing recreational spaces in their territorial community. The conclusions and recommendations are based on the method of logical generalization and systematic approach. **Results.** The article analyzed the problem of providing rest during the pandemic of the coronavirus, which has become a major problem in all world public institutions. The role and influence of state policy on the sphere of recreation in a crisis are revealed. The possible impact of the effects of quarantine measures on the recreation sphere is analyzed. The possibility of developing a quarantine intervention strategy and their impact on the world economy, in particular on the Ukrainian economy through the lens of the recreational and tourism sphere, is considered. The authors surveyed the role of recreation in the lives of Ukrainians and local

governments in organizing recreational space in their territorial community. The influence of the institutional environment on the formation and activity of the recreational and tourist sphere of Ukraine has been determined. The algorithm of increasing the investment attractiveness of the recreational and tourist sphere in the system of public administration in a crisis has been analyzed and described. **Practical value.** To reduce the negative impact of post-quarantine measures on the psycho-emotional state of the population state management instruments were proposed and it was recommended to develop a strategy taking into account the creation of recreational space and the formation of its recreational-tourist product-service in each territorial community of our country. Useful recommendations were provided for local authorities to organize recreational activities on their territory.

Keywords: public administration; government instruments; recreational sphere; tourism; recreation; tourism sphere; pandemic coronavirus

REFERENCES

1. Bilous S.V., Purska I.S., Dashkovska I.S. (2018). Upravlinnia yakistiu nadання turystychnykh posluh u mistakh Zakhidnoho ta Skhidnoho rehionu Ukrainy [Quality management of tourist services in cities of Western and Eastern regions of Ukraine]. Utilities of cities. Series: Economic Sciences. Vol. 141. pp. 52-63.
2. Bondarenko Yu.H. (2015). Pidvyshchennia efektyvnosti derzhavnogo upravlinnia v investytsiinii diialnosti [Improving the efficiency of public administration in investment activities]. Aktual problems of economics. No. 10. pp. 89-94.
3. Bondarenko Yu.H., Kulyniak I.Ya. (2018). Otsiniuvannia diialnosti kolektyvnykh zasobiv rozmishchennia yak orhanizatsii rekreatsinoi 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.
4. Zaichuk K. (2019). Analiz reitynhuvannia sotsialno-ekonomichnoi aktyvnosti zakhidnoho rehionalnoho turystychnoho rynku [Analysis of rating of socio-economic activity of the Western regional tourist market]. Economic Journal of Lesya Ukrainka Eastern European National University. No. 4. pp. 149-156.
5. Kotsaba V.Yu., Shterna T.V. (2017). Osoblyvosti vedennia turystychnoho biznesu v zakhidnoukrainskomu rehioni [Features of doing tourist business in the Western Ukrainian region]. Collection of scientific works [University of Bukovina]. Economic sciences. Vol. 13. pp. 64-69.
6. Kotsan I.Ya., Lozhkin H.V., Mushkevych M.I. (2011). Psykholohiia zdorovia liudyny [Psychology of human health]. Handbook. Lutsk: RVV "Vezha", 430 p.
7. Petrashko I. (17.03.2020). Naslidky vplyvu koronavirusu na ekonomiku zmozhemo otsynity za kilka misiatsiv [The effects of coronavirus on the economy can be evaluated in a few months]. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2898084-naslidki-vplyvu-koronavirusu-na-ekonomiku-zmozhemo-ociniti-za-kilka-misaciv-ministr.html>.
8. Pyroh O.V., Shpak N.O., Romanyshyn M.I. (2015). Ekonomichna stabilnist subiektiv hospodariuvannia v umovakh khaotychnoho rozvytku natsionalnoi ekonomiky Ukrainy [Economic stability of economic entities in the conditions of chaotic development of the national economy of Ukraine]: monograph. Lviv: Lviv Polytechnic Publishing House. 288 p.
9. Pro skhvalennia Stratehii rozvytku turyzmu ta kurortiv na period do 2026 roku [On approval of the Tourism and Resort Development Strategy for the period up to 2026]: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 168-r, March 16, 2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/168-2017-r>.
10. Psykhoemotsiinyi stan na karantyni: vsi tryvozhatsia, u molodi – oznaky depresii (8.04.2020) [Quarantine psycho-emotional state: everyone is anxious, young people have signs of depression]. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2020/04/8/7247052>.
11. 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.
12. Slobodianiuk N.O. (2016). Investytsiini stratehii derzhavno-pryvatnoho partnerstva na osnovi SWOT- ta PEST-analizu [Public private partnership investment strategies based on SWOT- and PEST-analysis]. Black Sea Economic Studies. Vol. 7. pp. 58-62.
13. Tosko R.R., Novikova A.V. (2016). Zastosuvannia metodyky swot-analizu dlia formuvannia stratehii zmitsnennia natsionalnoi bezpeky v sferi derzhavnoi bezpeky [Application of the SWOT-analysis methodology for the formation of the national security strengthening strategy in the field of national security]. Young scientist. No. 4. pp. 337-340.
14. Zhang Jing (27.09.2018). Vsemirnyy den turizma: kak ispolzovanie novykh tekhnologiy mozhnet izmenit turizm [World Tourism Day: how the use of new technologies can change tourism]. URL: <https://news.un.org/ru/story/2018/09/1339292>.

15. Yukhymenko P.I., Fedosov V.M., Lazebnyk L.L. (2010). Teoriia finansiv [Theory of finance]. Textbook; ed. V.M. Fedosov, S.I. Yuriiv. Kyiv: TsUL. 576 p.
16. Yarlykova O. (11.03.2020). Koronavirus ta ekolohiia: neochikuvani naslidky epidemii [Coronavirus and ecology: unexpected consequences of the epidemic]. URL: <https://rubryka.com/article/koronavirus-ta-ekologiya>.
17. Leith C. (2020). Tourism trends: lifestyle developments and the links to solo tourism. Journal of Tourism Futures, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. <https://doi.org/10.1108/JTF-11-2019-0126>.
18. Panfilov A.V. and Vernikova V.D. (2020). Global development trends in organization of tourist and recreational areas. IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng. 775 012029. DOI: 10.1088/1757-899X/775/1/012029.
19. Wu W. (2020) Analysis of Digital Tourism, Virtual Tourism and Wisdom Tourism. In: Xu Z., Parizi R., Hammoudeh M., Loyola-González O. (eds) Cyber Security Intelligence and Analytics. CSIA 2020. Advances in Intelligent Systems and Computing, vol 1147. Springer, Cham. DOI: 10.1007/978-3-030-43309-3_3.

Стаття надійшла до редакції: 21.04.2020

Received: 21 April 2020

УДК 339.9

БОНДАРЧУК В.В.^{1*}, ШИМАНСЬКА К.В.^{2*}

1* к.е.н., доц., доцент кафедри цифрової економіки та міжнародних економічних відносин Державного університету «Житомирська політехніка», вулиця Чуднівська, 103, Житомир, Житомирська область, 10005, e-mail: vitaliybondarchuk@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-8156-0218

2* д.е.н., доц., завідувач кафедри цифрової економіки та міжнародних економічних відносин Державного університету «Житомирська політехніка», вулиця Чуднівська, 103, Житомир, Житомирська область, 10005, e-mail: kv.shymanska@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-0375-5102

ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ ВИМУШЕНОЇ МІГРАЦІЇ НА РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД, УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ

Мета. Дослідження присвячено визначенню економічних наслідків вимушеної міграції та внутрішнього переміщення населення на розвиток національної економіки України. **Методика.** В ході дослідження було використано статистичні методи для визначення тенденцій зміни основних економічних показників економіки України, які були обрані як регресори. Для визначення впливу регресорів на результуючі показники було використано економетричні методи, зокрема метод найменших квадратів. **Результати.** Не виявлено вплив внутрішнього переміщення населення на ринок праці. Аналіз офіційних статистичних даних не виявив такого впливу, хоча фактично внутрішньо переміщеними особами стали більш як півтора мільйона осіб. Навіть за умови тіньової зайнятості такі особи здійснюють вплив на ринок праці, проте довести це чи спростувати в умовах існуючих даних неможливо. **Практична значимість.** Велику складність для проведення аналізу впливу різних факторів становить перебування України в стані неоголошеної війни. Наявність військового конфлікту здійснює вплив на економічне та суспільне життя, яке важко прослідкувати та параметризувати. Це значно збільшує ступінь статистичної похибки і подекуди може викривлювати отримані статистичні дані. Регресійні моделі не враховують впливу військового конфлікту, тому отримані результати можуть бути викривленими та хибними. Потребують деталізації первинні статистичні дані для можливості проведення більш детальних досліджень.

Ключові слова: внутрішньо переміщені особи, вимушена міграція, наслідки внутрішнього переміщення населення, національна економіка, розвиток економіки

Постановка проблеми

Перманентні військові конфлікти та бойові дії призводять до цілого ряду негативних наслідків. Найбільш поширеними є зменшення темпів економічного зростання, погіршення інвестиційної привабливості країни, зменшення добробуту громадян, зниження ділової активності. Особливо гостро постають проблеми соціального характеру, виникає таке явище, як внутрішнє переміщення осіб. Це створює не лише напруженість на ринку праці в регіонах, куди переміщується населення із зони бойових дій, але й навантаження на державний бюджет і макроекономічну стабільність в цілому. Відповідно до інформації Управління Верховного комісара ООН у справах біженців, внаслідок внутрішніх конфліктів, міжкордонних військових дій або

зростаючого рівня злочинності за останні 10 років кількість вимушених переселенців у світі зросла на 50%: якщо у 2007 році їх чисельність становила 42,7 млн. осіб, то у 2017 році вже 68,5 млн. осіб [28]. Сьогодні кожен 110 мешканець планети є переміщеною особою. З-поміж 68,5 млн. осіб переміщених осіб 58% або 40 млн. осіб є ВПО, 25,4 млн. осіб це біженці, а 3,1 млн. осіб – шукачі притулку.

Суттєво кількість біженців та шукачів притулку зросла у період 2013-2017 років внаслідок військового конфлікту у Сирії. З усіх 68,5 млн. переміщених осіб 16,2 млн – це особи, що вперше стали ВПО, а 11,8 млн. осіб біженці за кордон, 4,4 млн. осіб – нові шукачі притулку. Більше половини усіх біженців внаслідок військових конфліктів в 2017 році (68%) походили з Сирії, Афганістану,

Південного Судану, М'янми та Сомалі [28]. Найбільша кількість ВПО у 2017 році припадала на Сирію (2,9 млн. осіб), Демократичну Республіку Конго (2,2 млн. осіб), Ірак (1,4 млн. осіб) [28]. Найбільше ВПО внаслідок природних катастроф було у Китаї (4,5 млн. осіб), Філіппінах (2,5 млн. осіб), Кубі (1,7 млн. осіб), США (1,7 млн. осіб) та Індії (1,3 млн. осіб) [18].

Потік вимушених мігрантів із Сирії, Іраку, Афганістану, Еритреї, Сомалі, Малі та інших небезпечних країн, є масштабною катастрофою сьогодення. Потоки вимушених мігрантів призводять до ряду негативних наслідків: від виникнення ризику радикалізації настроїв у суспільстві, що приймає таких мігрантів, до створення нестабільної політичної ситуації, поширення небезпечних інфекційних хвороб тощо. Ці проблеми не можуть бути локалізовані в часі, оскільки невідомо, коли закінчатся конфлікти, що спровокували вимушену міграцію і немає жодних гарантій того, що мігранти повернуться до країни свого походження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Економічні дослідження з питань міграції в основному стосуються наслідків добровільної міграції, тоді як дослідження наслідків вимушеної міграції досі залишається актуальним. Дослідження добровільної міграції розкривають окремі її аспекти та активізуються під час різкого зростання чисельності вимушених мігрантів. Проблематиці передумов вимушеної міграції присвятили свої дослідження М. Бальцилар (M. Balcilar), Дж. Б. Нагент (J. B. Nugent) [5], А. Дрейер (A. Dreher), А. Фукс (A. Fuchs), С. Ленглотц (S. Langlotz) [15], М.А. Клеменс (M.A. Clemens), Дж. Хант (J. Hunt) [10], А. Майер (A. Mayer), М. Чайка (M. Czaika) [13]. Їх праці є методологічним базисом даного дослідження, хоча проблеми впливу вимушеної міграції на розвиток національної економіки досі не вирішені. Дослідженнями проблем біженців та вимушеної міграції, зокрема в умовах конфлікту та постконфліктного стану економіки, займаються такі зарубіжні вчені і дослідники, як М. Дж. Джибні (M. J. Gibney) [17], С. Дрінквотер (S. Drinkwater), Р. Каузер (R. Kauser), Г. Кроулі (H. Crawley) [12], Х. Рюст (J. Ruist) [26], які окреслюють численні фінансові, соціальні, політичні,

культурні та інші проблеми переміщення та перебування вимушених мігрантів у країнах призначення. Крім того, теоретичною базою дослідження стали наукові публікації, присвячені проблемам біженців та їх навантаження на країни та території, зокрема: М. Коуні (M. Kouni) [20], Л. Діакону (L. Diaconu) [14], Л.В. Азарнерт (L.V. Azarnert) [4], Й. Андерс (J. Anders), С. Бьорджесс (S.M. Burgess), Й. Портес (J. Portes) [3]. Як правило, наукові дослідження проблем вимушеної міграції концентруються на питаннях соціально-економічного, політичного, культурного та іншого впливу біженців та ВПО на країни та території.

Дане дослідження виконано у продовження вивчення проблематики міграції та інтеграції біженців та шукачів притулку в умовах гео економічних трансформацій [33; 36; 37; 38].

Логіка та методологія дослідження впливу вимушеної міграції, зокрема, ВПО на окремі макроекономічні показники, продемонстровані на рис. 1.

Методологічно дане дослідження структуровано наступним чином:

1) *вибір досліджуваного періоду часу.* Нами обрано період II півріччя 2014-2018 рр., що пояснюється виникненням в даний період масового внутрішнього переміщення населення України внаслідок військово-політичного конфлікту. Крім того, за даний період, виходячи з наявних на момент дослідження показників державної статистики, можна забезпечити співставні дані. Для збільшення кількості спостережень та підвищення точності статистичного аналізу, нами враховано квартальні показники, враховуючи також період формування даних про ВВП України;

2) *територіальне обмеження дослідження.* Для побудови моделей нами використано показники України (офіційні дані Державної служби статистики України). Якщо в цілому прийнятність сформованих моделей підтвердиться, відповідні розрахунки в подальшому можуть бути проведені для інших країн, де зафіксовано військово-політичні конфлікти;

3) *перевірка адекватності сформованих моделей.* Передбачається використання експериментів кореляційно-регресійного аналізу залежності між показниками.



Рис. 1. Логіка та методологія дослідження і оцінки впливу ВПО на розвиток національної економіки

Формулювання мети статті

Дослідження присвячено оцінці економічних наслідків вимушеної міграції та внутрішнього переміщення населення на розвиток національної економіки України.

Виклад основного матеріалу

Між вимушеною та добровільною міграцією існують значні відмінності з огляду на політичні та економічні передумови. Добровільні мігранти змінюють місце роботи та країну з економічних мотивів або для об'єднання сім'ї, самостійно обираючи час та країну міграції. Вимушені ж мігранти змушені терміново залишати місце свого проживання, шукаючи притулку в безпечних сусідніх країнах та регіонах. Вимушені мігранти, на відміну від добровільних мігрантів, можуть втратити більшість свого майна та опинитися в місці, де працевлаштування для них обмежене або відсутнє. Вони також можуть не мати змоги чи бажання повернутися в рідну країну.

Порівняно з добровільними мігрантами, адаптація вимушених мігрантів до нових умов може зайняти більше часу, що вимагає підтримки з боку місцевих влади та населення. І проблема не лише в культурній адаптації, але й у необхідних для цього

ресурсах. Добровільні мігранти мігрують із певними заощадженнями для найму житла та забезпечення своїх потреб. Вимушені мігранти не мають для цього коштів, а тому фінансування їх потреб лягає на місцеві бюджети, що призводить до ряду складних економічних наслідків, переважно відсутніх при добровільній міграції.

Існує також правове розмежування вимушених та економічних мігрантів. Відповідно до Конвенції ООН про статус біженців [35] від 1951 року, країни, що підписали та ратифікували дану конвенцію не будуть висилати біженців, які законно проживають на їхній території, окрім як з міркувань державної безпеки або громадського порядку.

Тому багато біженців, рятуючись від несприятливих обставин, не шукають будь-яку близьку безпечну країну, а, розуміючи можливості для подальшого покращення свого становища, можуть обирати ту країну, де проситимуть притулку і отримання статусу біженця.

З економічної точки зору, з часом відмінності між вимушеними та добровільними мігрантами або біженцями можуть ставати менш помітними. Для переважної більшості вимушених мігрантів працездатність є єдиним активом, яким вони володіють (як правило, вони мігрують без

можливості забрати своє майно), вони мають якнайшвидше знайти роботу. Часто вимога щодо працевлаштування діє у країнах, куди прибуває вимушений мігрант, але це не стосується країни першого його прибуття. Тобто, вимушений мігрант, переїхавши з країни першого притулку, до іншої країни, вже перебуває в ній на рівні із іншими мігрантами і позбавляється переваг біженця або шукача притулку. Такий мігрант надалі діє аналогічно добровільному. Тому аналіз їх економічного впливу буде проводитися як аналіз добровільної міграції.

Тим не менш, є економічні аспекти примусової міграції вимагають предметного аналізу. Короткострокові аспекти включають невідповідність ринку праці та впливу на регіон першого прибуття великої кількості вимушених мігрантів, натомість довгострокові аспекти пов'язані з регіоном прибуття вимушених мігрантів, а також міжнародною координацією.

Невідповідність ринку праці. Типові вимушені переселенці повинні якнайшвидше працевлаштуватись, щоб поліпшити важке становище своєї сім'ї, а також подолати бідність, невизначеність та приниження, що часто пов'язані із залежністю від отримання гуманітарної допомоги. Пошук роботи, навіть поганой, також є засобом долучення до продуктивної частини суспільства. Однак, існує ймовірність не отримати дозволу на роботу.

Більшість країн, незалежно від рівня їх економічного розвитку, приймають досить незначну кількість вимушених мігрантів, а тому їх вплив на ринок праці є незначним. Тоді вимушений мігрант зможе знайти гідну роботу, навіть менш престижну, ніж робота місцевих мешканців. Проблема виникає, коли притік вимушених мігрантів є великим відносно чисельності населення приймаючої країни. Технічно проблема невідповідності робочих місць для вимушених мігрантів може бути визначена як надлишкова пропозиція працівників. Вона може бути скоригована лише зниженням заробітної плати або збільшенням інвестицій. Перше може бути неприпустимим, оскільки політично такий крок є не вигідним і неприйнятним. В той же час, інвестиції у нові робочі місця впроваджуються надто повільно або стримуються несприятливим інвестиційним кліматом чи політичною нестабільністю, що

погіршується великим припливом мігрантів. Тому проблема невідповідності ринку праці, яка стоїть перед вимушеними мігрантами, завжди є складною, для будь-якої країни, навіть розвиненої. Якщо ж приплив мігрантів є значним, то і проблеми невідповідності ринку праці значно загострюються. А коли біженці не мають права працювати, багато з них працюють нелегально, підтримуючи тіньову економіку, де рівень оплати їх праці значно нижчий ніж для легально працевлаштованих вимушених мігрантів.

В останні десятиліття більшість біженців, переважно некваліфікованих, прибули до розвинених країн не знаючи мови, що значно ускладнює їх перебування. Деякі мігранти прибувають нелегально, але навіть тим, хто в'їжджає на законних підставах, часто доводиться чекати дозвіл на роботу багато місяців або років. Біженці, які мають певну кваліфікацію, визнають, що вони є недооціненими на ринку праці і змушені погоджуватися на роботу нижчого статусу, що не відповідає рівню їх кваліфікації.

Систематичні дослідження впливу біженців на економіку приймаючої країни в довгостроковому періоді є доволі обмеженими і в основному проводились на прикладі економіки США. Більшість біженців, які прибули до США, спочатку покладаються на державну допомогу, але кількість залежних від державного фінансування значно зменшується впродовж перших 2-3 років перебування в країні. Хоча доходи біженців з часом досить швидко зростають, дослідження не містять достатніх доказів того, що їхні доходи з часом зрівнюються з доходами місцевих працівників. Натомість, інформація щодо добровільних мігрантів свідчить, що навіть після багатьох років їхні доходи не зрівнюються із рівнем доходів місцевих працівників [1; 11]. Дослідження К.Е. Кортеса біженців та мігрантів в США [11], показує, що біженці значно швидше і краще пристосовуються до нових умов, ніж економічні мігранти. Якщо у 1980 році біженці заробляли на 6% менше, ніж економічні мігранти і працювали на 14% менше годин, то в 1990 році вони заробляли вже на 20% більше, а працювали на 4% більше годин і покращили своє знання англійської мови на 11% більше, ніж економічні мігранти. Кортес К.Е. вказує, що

біженці інвестували більше в освіту та вважає, що ці результати не можна пояснити відмінностями в етнічному складі економічних мігрантів та біженців. Результати досліджень зводяться до того, що біженці знаходять роботу протягом кількох місяців після прибуття, заробляють набагато менше місцевих працівників тієї ж кваліфікації, знання англійської мови визначає розмір їх доходів.

Дослідження впливу вимушених мігрантів на економіку країн, що розвиваються, є малодослідженим, однак, є докази того, що становище вимушених мігрантів в таких країнах значно гірше, ніж в розвинених. Це зумовлено рядом факторів. Перш за все, частка мігрантів відносно чисельності населення приймаючої країни є значно вищою, ніж в США, а тому і ефект відчувається сильніше. Також вимушені мігранти є значно конкурентоспроможнішими на таких ринках, оскільки місцеве населення, зазвичай, також має невисоку кваліфікацію. Відповідно до результатів дослідження Світового банку, приплив сирійських біженців у Ліван може призвести до зростання пропозиції робочої сили на 30-50%, при цьому основну частку робочої сили становитимуть жінки, молодь та некваліфіковані працівники. Внаслідок цього рівень безробіття в Лівані може зрости на 10% [19]. Дослідження МОП показує, що вимушені сирійські мігранти в Лівані становлять близько 20% місцевого населення, а серед них безробітних майже 30%. Середня заробітна плата таких мігрантів становить 277 дол. США, жінки отримують менше 30% від мінімальної заробітної плати, яка в Лівані встановлена на рівні 448 дол. США [22]. В той же час, сирійські біженці в Йорданії отримують 4-10 динарів на день, що недостатньо для забезпечення прожиткового мінімуму [2].

Дослідження наслідків внутрішнього переміщення населення в Колумбії показує, що переміщення 10% населення (4,7 млн. осіб) призвело до зменшення заробітної плати на 28,4% [8]. Характерно те, що розмір заробітної плати не змінився в адміністративно регульованих секторах економіки, на які припадає 60% ринку праці [8], а от в конкурентних секторах економіки заробітні плати зменшились досить швидко і різко, чого можна було б уникнути в умовах

конкуренції між галузями економіки. При цьому значно зріс рівень тіньової зайнятості.

Вплив вимушеної міграції на регіон першого прибуття. Примусове переміщення населення, як правило, відбувається за короткий час і охоплює одразу багато людей, на відміну від добровільної міграції. Приплив вимушених мігрантів неоднаково впливає на різні країни: багаті цього практично не відчувають, а країни, що розвиваються, відчувають негативні ефекти. Вимушене переміщення населення може спричинити і великий демографічний шок, що призводить до загострення невідповідності попиту та пропозиції громадських послуг та ринку житла у приймаючій країні.

ЗМІ зосереджують увагу громадськості в основному на кризі міграції в ЄС, куди прибувають вимушені та нелегальні мігранти з регіонів світу, а проблема полягає в тому, що більшість біженців мігрують у сусідні країни, а не до ЄС [5]. Практично не висвітлюються проблеми вимушеної міграції у країнах Африки, на Близькому Сході та в Південній Азії, адже понад дві третини переміщень відбувається в межах регіону походження таких мігрантів [27]. Ці регіони мають низький соціальний, економічний та інституційний потенціал, а вплив вимушених мігрантів різниться залежно від типів країн, їх соціальних, політичних та економічних систем. Розглянемо детальніше вплив цих процесів на сферу надання громадських послуг та інфраструктуру; бюджет та фіскальні надходження; політичну стабільність в країні.

У країнах, що розвиваються, низькі доходи та фіскальні обмеження означають, що надання медичних, освітніх та соціальних послуг лише частково задовольняє потреби місцевого населення. Обмежені можливості державного та місцевого бюджетів не гарантують надання таких послуг усім місцевим жителям, вже не говорячи про мігрантів. За даними Світового банку, протягом 2012-2014 рр. для доступу та забезпечення якості цих послуг для мігрантів в Лівані необхідно було витратити близько 1,4-1,6 млрд. дол. США [30], а доведення інфраструктури Лівану до готовності для прибуття біженців (водопостачання, водовідведення, комунальні послуги, електроенергія та транспорт) оцінюється в 1,1 млрд. дол. США. Загалом, вартість

прийняття мігрантів для Лівану становить близько 2,5 млрд. дол. США, що еквівалентно 5,5% ВВП [30]. Очевидно, що витрати на прийняття мігрантів є великими для країни такого рівня розвитку.

Зовсім по-іншому виглядає ситуація в країнах ОЕСР, де громадські послуги мають вищий рівень якості, а бюджети країн мають значно більші можливості для фінансування програм з прийняття вимушених мігрантів. У Німеччині та Італії спостерігається старіння нації та депопуляція, тому вони можуть прийняти мігрантів без розширення інфраструктури та додаткових витрат на забезпечення мігрантів житлом. Однак, державні служби приймаючих країн часто стикаються з проблемами, пов'язаними зі складом біженців. У Йорданії та Лівані сирійські біженці в основному складаються з відносно вразливих груп, що потребують соціального та медичного забезпечення. Основна маса сирійських біженців – це жінки та діти, рівень освіти яких значно нижчий, ніж у місцевого населення Йорданії та Лівану [29]. У країнах Європи ситуація протилежна: основна частка біженців – це чоловіки, які мають певний рівень кваліфікації, що дозволяє їм негайно працевлаштуватися. За даними ОЕСР, у 2014 р. понад 40% сирійських біженців у Швеції мають принаймні середню освіту, в той час, як лише 15% сирійських біженців в Йорданії та Лівані мають середню освіту [24]. Проте, в цих країнах у біженців відсутній мовний бар'єр, тоді як сирійським біженцям в Європі необхідно вчити мову.

Фіскальний вплив. Оцінка фінансового впливу біженців в Лівані показала, що приплив вимушених мігрантів призвів до зростання дефіциту державного бюджету на 2,6 млрд. дол. США (приблизно 1,4% ВВП) за період 2012-2014 років [31]. Щодо Йорданії, то такі дослідження не проводились і інформація про вплив біженців на державний бюджет відсутня, але є ймовірність того, що цей вплив буде меншим ніж в Лівані, оскільки біженці в основному сконцентровані у таборах, а допомога надавалась їм за рахунок коштів ООН.

Витрати на прийом біженців в країнах ОЕСР є значно вищими в розрахунку на кожного біженця, але набагато меншими відносно ВВП. Офіційні дані щодо вартості прийняття одного біженця в країнах ОЕСР

відсутні, але за інформацією німецького журналу Zeit [32], такі річні державні витрати становлять 10-12 тис.євро. Якщо припустити, що приблизно 1 мільйон шукачів притулку отримають статус біженця, витрати державного бюджету на них становитимуть 10-12 млрд. євро, а у найбільш песимістичному варіанті – 65 млрд. євро протягом трьох років, що частково компенсується збільшенням державних надходжень (близько 20 млрд. євро за рахунок інтеграції біженців в економіку).

Вплив біженців на економіку приймаючої країни залежить і від її політики щодо інтеграції біженців у ринок праці та забезпечення фіскальних надходжень. Як правило, біженці мають певні кошти для харчування та задоволення базових потреб, чим стимулюють попит на ринку товарів. Проте, без роботи такі можливості швидко вичерпуються.

У Йорданії та Лівані працевлаштування в офіційному секторі є обмеженим, оскільки ринок праці насичений. У ЄС шукачам притулку доведеться чекати в середньому 9 місяців для одержання дозволу на роботу, хоча в Німеччині цей строк складає до 5 місяців. За оцінками Світового банку, якщо вимушені мігранти будуть офіційно працевлаштовані, це може призвести до зростання економіки ЄС на 0,2% [30]. Біженці також можуть збільшити податкові надходження шляхом полегшення торгівлі та інвестиційних потоків між країнами їх походження та приймаючою країною (наприклад, сирійські біженці переміщують свій бізнес з Сирії до Туреччини, але продовжують ділові зв'язки з Сирією).

Соціально-політичні наслідки. Іноді приплив вимушених мігрантів може провокувати виникнення етнічних конфліктів, як наприклад в Індії через притік біженців з Бангладеш, притік біженців з Мозамбіку в Малаві, з Еритреї та Східного Судану в Північну Уганду. Соціальні наслідки прийняття біженців більше стосуються питання безпеки, для якою важливою є не лише їх кількість, а й тривалість перебування в країні. Розселення біженців може посилити негативні суспільні настрої щодо біженців, навіть якщо вони доволі швидко інтегруються, матимуть легальну роботу.

Притік вимушених мігрантів має негативний вплив на всі країни призначення

(хоча він і різниться). Характерною ознакою руху вимушених мігрантів є те, що надалі вони мігрують з країни першого притулку у більш розвинені, що спричиняє довгострокові наслідки, про які мова піде далі.

Вплив вимушених мігрантів на економічне зростання. За неокласичною економічною теорією, економічне зростання є функцією факторів виробництва і зумовлюється не тільки збільшенням запасів робочої сили та капіталу, а й зростанням продуктивності всіх факторів виробництва. Дослідження впливу імміграції на продуктивність та економічне зростання не дає однозначних результатів. Притік мігрантів не тільки створює інвестиційні можливості, а й впливає на сукупну продуктивність факторів виробництва у приймаючій країні. Це проявляється у стимулюванні підприємництва, створенні нових можливостей для спеціалізації серед працівників, посиленні економіки агломерації та заселення віддалених місць. Це підвищує прибутковість капіталу та зростання оплати праці у всій економіці. Вчені аналізують вплив міграції на дохід на душу населення за допомогою двосторонніх міграційних потоків з 86 країн, що розвиваються, до 24 країн ОЕСР у період 1998-2007 рр. Вони роблять висновок, що рівень кваліфікації мігрантів має велике значення. Якщо мігранти мають високу кваліфікацію, формується тенденція до збільшення доходу на душу населення, що сприяє довгостроковому зростанню співвідношення капіталу та праці в економіці. Якщо ж вони низько кваліфіковані, середній дохід на душу населення в короткостроковій перспективі зменшиться та сприятиме прийняттю на роботу менш продуктивних працівників і більш трудомістких технологій. Аналіз впливу міграції на США [25], показав, що на державному рівні міграція пов'язана з збільшенням випуску продукції на одного робітника в довгостроковій перспективі, що є наслідком збільшення інвестицій та зростання спеціалізації. Наприклад, у США з притоком некваліфікованої робочої сили, яка не є англійською, місцеві працівники беруть на себе більшу частку комунікаційно-інтенсивних вакансій. У довгостроковій перспективі (10 років) чистий притік мігрантів, що дорівнює 1% зайнятості, збільшує дохід на одного працівника на 0,6-0,9%.

Інші дослідження показали, що некваліфіковані трудові мігранти можуть спочатку знизити середню заробітну плату у країні перебування, але у довгостроковій перспективі вони та їхні нащадки можуть допомогти прискорити зростання доходів на душу населення, за умови їх інтеграції. В спробі оцінити довгостроковий вплив некваліфікованої міграції [9] розглядаються заробітки іммігрантів першого покоління в США у довгостроковій перспективі, а також рівень освіти їх дітей. Мігранти першого покоління отримують всього 40% від заробітної плати місцевих працівників, але їхні діти, як правило, отримують заробітну плату трохи вищу, ніж діти етнічних мешканців.

Заробітна плата некваліфікованих працівників. Висококваліфіковані мігранти, які доповнюють некваліфікованих мігрантів, як правило, матимуть кращі результати в умовах нового стабільного стану ринку праці через збільшення інвестицій та кількості некваліфікованих працівників. Проте, вплив на некваліфікованих місцевих працівників є невизначеним, оскільки вони стикаються з посиленням конкуренції з боку некваліфікованих мігрантів, зважаючи на те, наскільки некваліфіковані мігранти є субститутами для місцевих некваліфікованих працівників.

Аналізуючи реакцію виробничої функції, включаючи групи працівників, ранжовані за рівнем освіти, досвідом, статтю та походженням (Дж.І.П. Оттавіано і Дж.Пері [23] для США, М. Манакорда [21], Х. Брюкер та Е.Дж. Ян [7] для Великобританії, Р.М. Фелбермайр [16] для Німеччини) доходять висновку, що некваліфіковані іммігранти та місцеві працівники є недосконалими заміниками. Іммігранти, які не володіють мовою, мають слабкі позиції на ринку праці та виконують роботи місцевої некваліфікованої робочої сили. Враховуючи це, вплив мігрантів на заробітну плату в даному сегменті ринку праці не є значним. Дослідження показують, що 1% збільшення частки іммігрантів у складі населення не призводить до зниження заробітної плати або зниження відбувається всього на 0,1%.

Вплив на зайнятість. Брюкер Х. та Е.Дж. Ян [7] розглядають економіку з позиції поділу секторів на «жорсткі» та «м'які» відносно регулювання ринку праці. Вони

стверджують, що міграція може збільшити безробіття у «жорсткому» секторі, де заробітна плата визначається в рамках стандартної моделі оплати праці, профспілки керуються рівнем безробіття, а фірми можуть вільно наймати або звільняти працівників залежно від рівня встановленої заробітної плати. Збільшення міграції працівників з тим же рівнем освіти та досвіду сприятиме підвищенню рівня безробіття у «жорстких» секторах (пропозиція робочої сили там буде перевищувати попит на неї) зі зменшенням рівня оплати праці. У довгостроковій перспективі ці ефекти будуть розсіюватися, оскільки інвестиції реагують так само. Ця модель, яка передбачає ідеальний ринок праці, переоцінює вплив міграції на середню заробітну плату та недооцінює вплив на безробіття. Х. Брюкер [7] здійснив мета-аналіз досліджень, присвячених вивченню впливу імміграції на безробіття в США та Європі, і встановив, що загалом збільшення імміграції на 1% населення призводить до збільшення безробіття не більш ніж на 0,3%.

Інші результати були отримані щодо ринку праці США, який є одним з найбільш гнучких у світі, та не виявили значного ефекту імміграції на можливості працевлаштування місцевих працівників [25], у тому числі низько кваліфікованих місцевих працівників. У дослідженні йдеться, що мігранти призводять до спеціалізації місцевих працівників; серед працівників з нижчим рівнем освіти, які народилися в США, переважна більшість прагне працювати на виробництві чи у сфері видобутку корисних копалин, тоді як мігранти – в сільському господарстві. Це пояснює, чому обмежений вплив низько кваліфікованих мігрантів на зайнятість. Насправді, частка мігрантів серед людей з нижчим рівнем освіти має високий ступінь кореляції із ступенем спеціалізації фахівців у галузі освіти і комунікацій.

Довгостроковий фіскальний вплив імміграції. У науці існує три підходи для оцінки фіскального впливу імміграції: підхід бухгалтерського обліку, який аналізує фіскальний вплив іммігрантів-резидентів у будь-якому конкретному періоді; підхід динамічних моделей, які вивчають фіскальний вплив додаткової міграції на майбутній стан державного бюджету; і підхід макроекономічних моделей, які вивчають

фіскальні наслідки, що випливають із загального впливу імміграції на економіку.

Більшість досліджень вказують на невеликий фінансовий вплив (менше +/- 1% ВВП) міграції на фіскальні ефекти в довгостроковому періоді. У багатьох європейських країнах-членах ОЕСР підвищення рівня зайнятості мігрантів призведе до значних фінансових наслідків: у Бельгії, Франції та Швеції бюджетний вплив буде понад 0,5% ВВП. Фактори фіскального впливу включають характеристики мігрантів, їх вік та причини міграції. Підвищення рівня зайнятості серед мігрантів значно покращить стан державного бюджету і в деяких країнах це покращення може досягти 0,5% ВВП. Проте, у довгостроковій перспективі для більшості країн ОЕСР мігранти не здійснюють суттєвого впливу на державний бюджет [24]. З фіскальної точки зору, велика різниця між мігрантами та місцевими працівниками полягає не в отриманих пільгах, а у сплачених податках. Оскільки мігранти зазвичай мають нижчий рівень освіти і заробляють менше, вони сплачують менше податків зі свого доходу.

Проблема координації. Зростання числа вимушених мігрантів та їх концентрація в невеликій кількості регіонів з відносно низьким рівнем доходів створює складні проблеми та зумовлюють великі витрати для цих регіонів. Додаткові проблеми створює низька інтеграція вимушених мігрантів. Так, зростає ризик політичної нестабільності, відчуження вимушених мігрантів та радикалізацію великих груп населення, збільшення витрат державного бюджету приймаючої країни, що може призвести до економічних потрясінь та нездатності погасити борг, збільшити загрозу інфекційних захворювань, а також неконтрольованого руху біженців до інших країн. Все це створює потребу міжнародно-координованого реагування.

Проблема розміщення мігрантів у країнах ЄС набула широкого розголосу, у зв'язку з чим запропоновано кілька схем розміщення та перерозподілу вимушених мігрантів. Всі вони передбачають комбінацію розміщення мігрантів та покриття витрат приймаючих країн, що не можуть самостійно профінансувати такі проекти зі своїх державних бюджетів [15; 17]. Складність розробки таких схем полягає в досягненні

раціональності та пропорційності покриття таких витрат, адже існує різниця у вартості надання притулку, харчуванні, послуг інфраструктурних об'єктів. І це лише прямі фактори, а існують і непрямі – соціальні та політичні аспекти сприйняття вимушених мігрантів у різних країнах. Крім того, у розвинутих країнах можуть бути значні вигоди від інтеграції таких мігрантів (про що згадувалось вище), а також вищі витрати суспільства на прийняття біженців, що залежить від інвестиційного клімату та демографічних тенденцій. Окремі країни можуть отримувати додаткові позитивні екстерналії від вирішення чи пом'якшення кризи спричиненої вимушеними мігрантами, що складно виміряти. Тим не менше, витрати на прийняття вимушених мігрантів розподіляються між країнами нерівномірно.

В цілому можна виділити наступні загальні принципи, дотримання яких дозволить покращити процес координації політики прийняття та інтеграції вимушених мігрантів. Будь-яка довгострокова політика щодо врегулювання цього питання повинна орієнтуватися на працевлаштування таких людей. Програми із соціальної підтримки та забезпечення гуманітарною допомогою в довгостроковому періоді не дають можливості вирішити такі проблеми, тому не є ефективними, хоча і вирішують проблему забезпечення задоволення базових потреб таких категорій населення.

Якщо країною першого прибуття вимушених мігрантів є країна, що розвивається, то необхідно формувати державну політику таким чином, щоб бюджет країни був готовий прийняти значну кількість людей, які в подальшому можуть поповнити склад робочої сили країни. Тому необхідна співпраця із міжнародними організаціями, які зможуть забезпечити фінансову і матеріально-технічну допомогу для підготовки інфраструктури та залучення інвестицій в країну. Якщо країна, що приймає вимушених мігрантів, має сприятливий інвестиційний клімат, то притік додаткової робочої сили зможе посприяти економічному зростанню.

Надалі в дослідженні використовуються дані для аналізу впливу внутрішнього переміщення осіб на економічні показники в Україні.

Вплив внутрішнього переміщення населення в Україні. На економічне становище та витрати державного бюджету можуть впливати не лише притік зовнішніх мігрантів та біженців. Останні кілька років в зонах військових дій та бойових конфліктів активізувався рух ВПО. З 2014 р. дана проблема спіткала і Україну. За даними Міністерства соціальної політики України [34], з червня 2014 р. по жовтень 2015 р в Україні спостерігався стрімкий приріст чисельності ВПО (рис. 2) з Донецької та Луганської областей, після чого темп їх зростання дорівнював практично нулю.

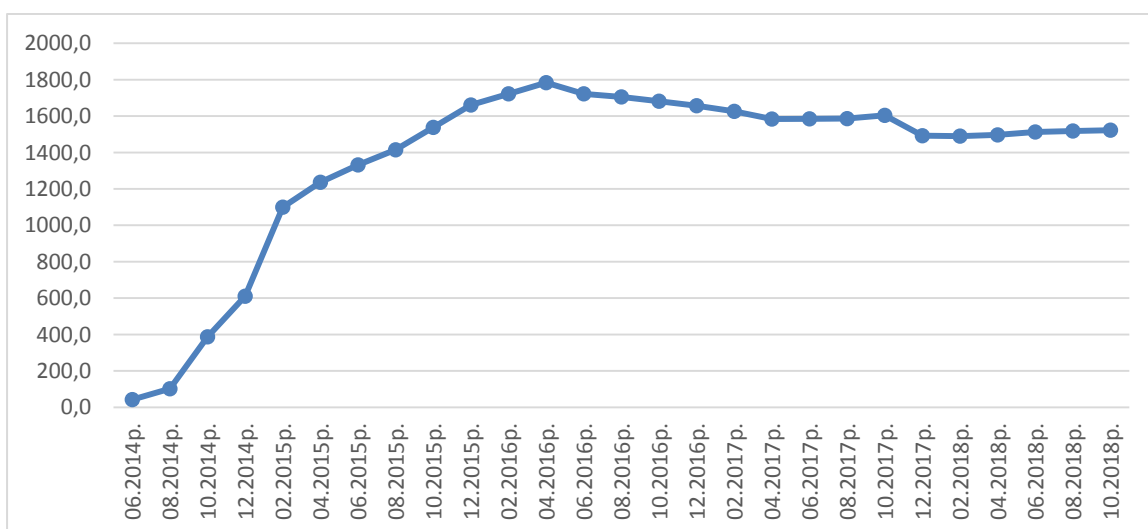


Рис. 2. Кількість ВПО в Україні, тис.осіб.

Саме в перші півтора роки Антитерористичної операції (АТО, нині – Операція об'єднаних сил) відбувся масовий відтік мешканців Донбасу. Всі хто мав бажання та можливість виїхати з окупованих територій, це зробили, що стало основною причиною скорочення темпів зростання кількості ВПО в Україні з квітня 2016 року.

Переміщення чисельності робочої сили негативно впливає на економічну ситуацію в регіоні, але крім цього, бойові дії призводять до знищення виробничих потужностей та інфраструктури. За даними German Advisory Group Ukraine внаслідок окупації Криму та

частини території Донецької і Луганської областей, станом на 2015 рік ВВП України знизився на 15,8%, зокрема ВВП окупованих територій скоротився на 85,3%. Розрахункові дані Німецької консультативної групи співпадають з даними державної служби статистики України. Поєднавши на графіку динаміку зміни ВВП та ВПО бачимо, що падіння ВВП співпадає із зростанням кількості ВПО аж до I кварталу 2015 р. (рис. 3). Після II кварталу 2015 р. ВВП почав зростати, а чисельність ВПО практично не змінювалась.

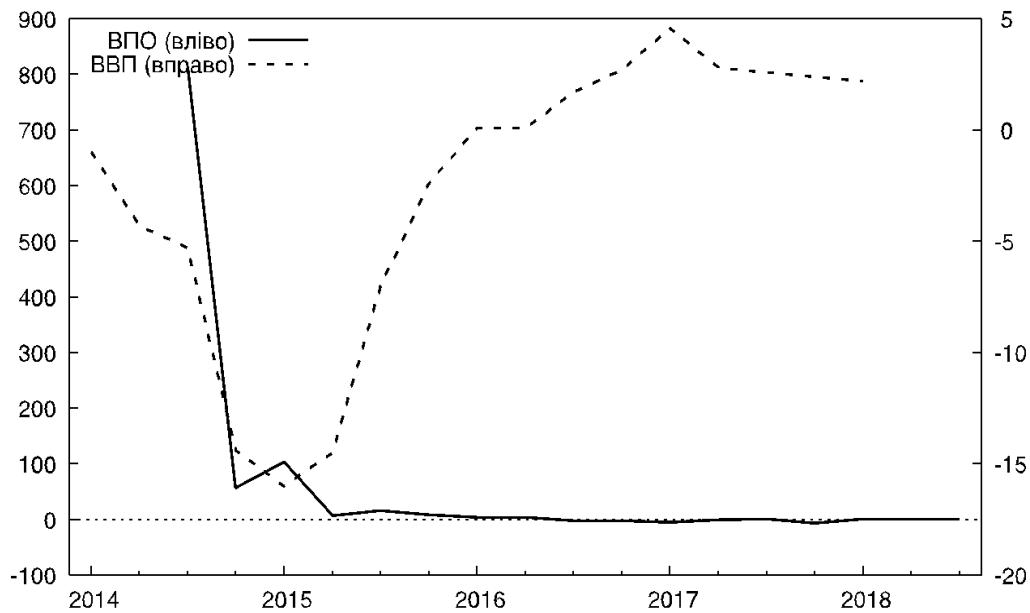


Рис. 3. Співставлення динаміки зміни ВВП та ВПО

Проте, спроби виявити кореляцію між динамікою зміни ВПО та динамікою зменшення ВВП не увінчалися успіхом. Логічно припустити, що різке зростання ВПО має призвести до зростання числа безробітних, особливо, враховуючи факт стрімкого скорочення ВВП. Проте в Україні не спостерігалось стрімкого зростання безробіття в період з 2014 по I квартал 2015 років.

Рівень безробіття в Україні коливався від 9% до 10,5%, а в період зростання чисельності ВПО спостерігається зростання інтервалу пікових показників. В подальшому після II кварталу 2015 р. динаміка рівня безробіття залишилася сталою і циклічною. Аналогічна ситуація спостерігається і з рівнем зайнятості в Україні (рис. 4). Протягом аналізованого

періоду спостерігається падіння рівня зайнятості від максимального 65,7% до мінімального 63,3%, проте не спостерігається прямого впливу ВПО. Так само не спостерігається впливу ВПО на рівень безробіття.

Однією з причин такої невідповідності даних є наявність тіньової зайнятості. Якщо працівники працювали неофіційно, то їх звільнення внаслідок закриття підприємств також не буде фіксуватись державною службою статистики. Аналогічно, їх неофіційне працевлаштування після внутрішнього переміщення на контрольовані Україною території також залишиться поза офіційними статистичними спостереженнями.

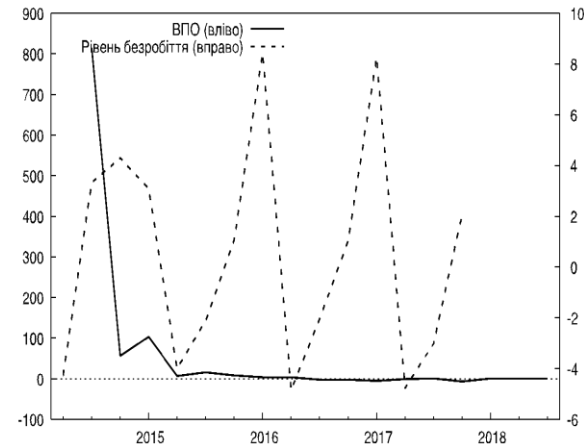


Рис. 4. Співставлення динаміки зміни ВПО та рівня безробіття

Зменшення ВВП окупованих територій на 85,3% і, як наслідок по Україні в цілому, мало б значно вплинути на зменшення середньої заробітної плати в Україні через два канали. Перший трансмісійний канал – це зменшення виробничих потужностей, а отже і звільнення працівників. Частина працівників, ставши ВПО, звільнилася з робочих місць і полишила окуповані території або території, що наближені до зони проведення АТО. Несприятливе бізнес середовище на створює підстав для зростання оплати праці.

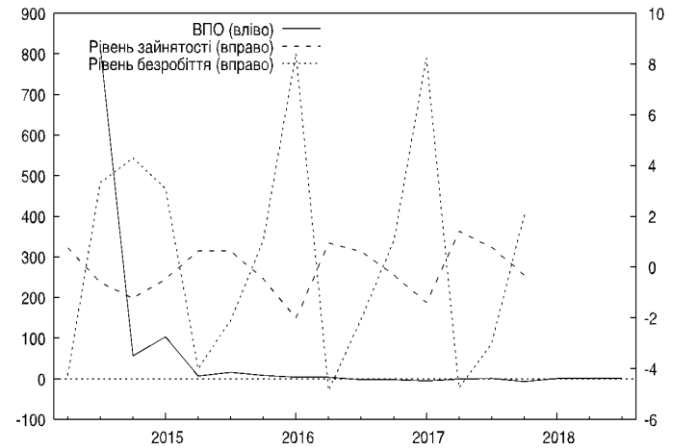


Рис. 5. Співставлення динаміки зміни ВПО, рівня зайнятості та рівня безробіття

Спробуємо встановити, чи мають вплив ВПО і рівень безробіття на ВВП України. Для цього припустимо, що ВВП є функцією рівня безробіття та кількості ВПО:

$$\text{ВВП} = f(\text{РБ}, \text{ВПО}) \quad (1)$$

де: ВВП – валовий внутрішній продукт; РБ – рівень безробіття; ВПО – внутрішньо переміщені особи.

На основі аналізованих спостережень проведемо аналіз залежності зміни ВВП від зміни рівня зайнятості та кількості ВПО (табл. 1).

Таблиця 1

Аналіз залежності ВВП від рівня зайнятості та ВПО

	Коефіцієнт	t-статистика	p-значення
константа	-2,59111	-1,185	0,2611
ВПО	-0,00683488	-0,6779	0,5118
рівень зайнятості	-0,0461636	0,09416	0,9267
стандартна похибка регресії	7,694517		
скоригований R-квадрат	-0,134283		
DW	0,452441		
rho	-0,778231		

Статистична незначимість регресорів свідчить про відсутність взаємозв'язку між залежною та незалежними змінними. Такі результати свідчать, що на ВВП впливають інші фактори, які не були враховані при побудові моделі в такій конфігурації.

Другий канал впливу на рівень оплати праці полягає у тому, що ВПО створюють додаткове напруження на ринку праці в тих

регіонах, куди прибувають, що мало б призвести до надлишку трудових ресурсів і в короткостроковому періоді – до зменшення середнього рівня оплати праці. Візуальне порівняння графіків динаміки зміни середньої заробітної плати та рівня безробіття не дає можливості стверджувати про наявність взаємозв'язку між цими змінними (рис. 6)

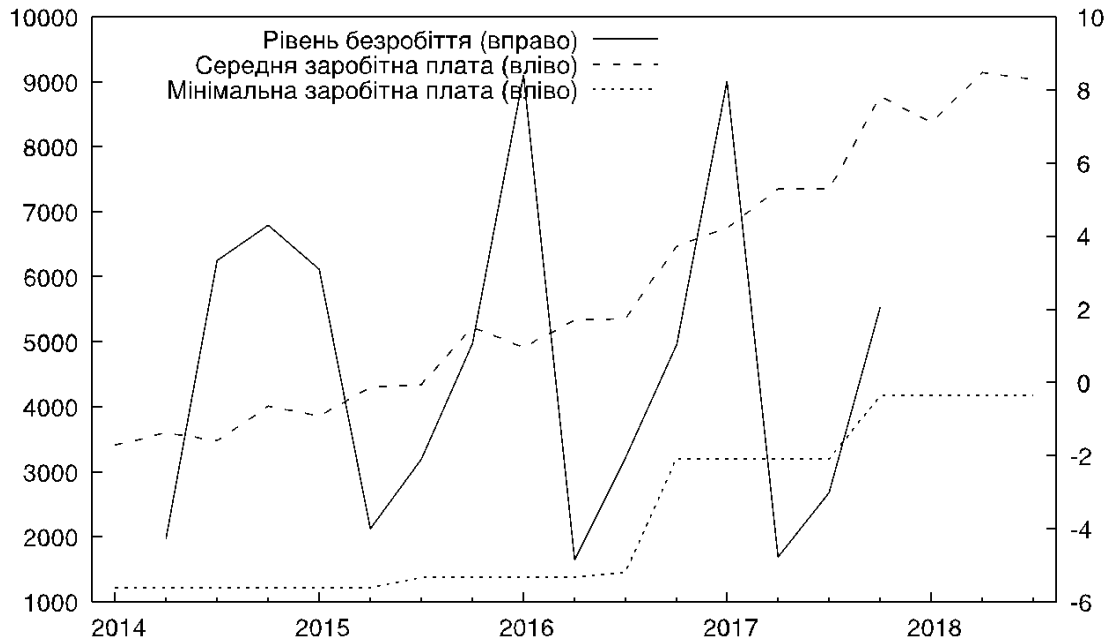


Рис. 6. Співставлення динаміки рівня безробіття, середньої та мінімальної заробітної плати

Спробуємо встановити вплив ВПО на середній рівень заробітної плати в Україні. Припустимо, що середній рівень заробітної плати в Україні є функцією мінімальної заробітної плати, кількості ВПО та ВВП (рис. 7).

$$СЗП = f(МЗП, ВПО, ВВП) \quad (2)$$

де: СЗП – середня заробітна плата; МЗП – мінімальна заробітна плата; ВПО –

внутрішньо переміщені особи; ВВП – валовий внутрішній продукт.

Для проведення регресійного аналізу впливу незалежних змінних на залежну змінну використаємо прологарифмовані дані.

Отримані результати свідчать про статистично незначущий вплив ВПО на середню заробітну плату в Україні (табл. 2).

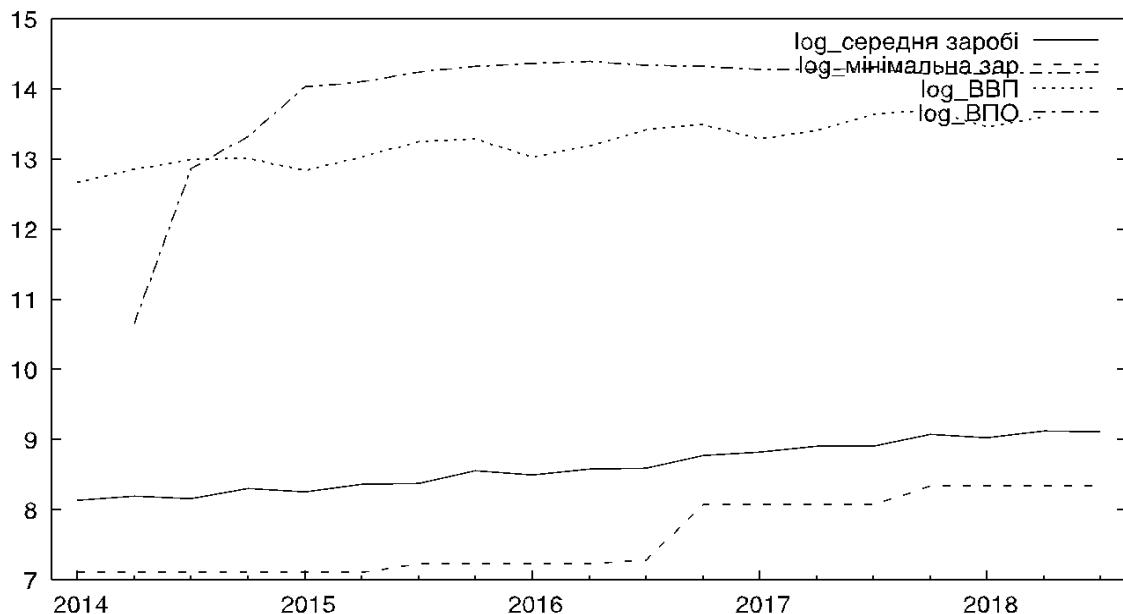


Рис. 7. Співставлення динаміки середньої заробітної плати, мінімальної заробітної плати, ВВП та ВПО

Аналіз залежності середньої заробітної плати від ВВП, ВПО та мінімальної заробітної плати

	Коефіцієнт	t-статистика	p-значення
константа	0,710848	0,4768	0,6414
log_мінімальна заробітна плата	0,407181	5,549	9,40e-05
log_ВВП	0,309643	1,979	0,0694
log_ВПО	0,0510600	1,950	0,0731
стандартна похибка регресії	0,080292		
скоригований R-квадрат	0,936998		
DW	1,790940		
rho	0,050563		

Отримані дані варто розглядати в контексті досить суттєвих обмежень. Перш за все, не спостерігається чіткого впливу зростання чисельності ВПО на рівень безробіття. По-друге, адміністративне підвищення мінімальної заробітної плати призводить до зростання оплати праці як в державному, так і в приватному секторі економіки. Адміністративне підвищення мінімальної заробітної плати нівелює вплив дисбалансів на ринку праці.

Отримані результати щодо відсутності впливу ВПО на національну економіку варто розуміти в контексті ряду обмежень, в яких проводилось дослідження. По-перше, немає статистичних даних про офіційне працевлаштування ВПО. Якщо такі особи працювали неофіційно, то до даних статистики інформація про них не потрапляє. Аналогічною є ситуація, коли вони неофіційно працевлаштовуються, будучи ВПО.

По-друге, в офіційних даних не представлено інформацію про структуру ВПО, їх освіту, вік, кваліфікацію тощо. Існує ймовірність, що на ринок праці України ВПО не здійснило значного впливу, проте такий вплив міг мати місце в локальному вимірі, зокрема на рівні окремого міста (наприклад, м. Київ як найбільший центр тяжіння таких осіб) або окремої галузі в місті чи області. Проте дані щодо цього відсутні.

По-третє, окупація частини Луганської та Донецької областей коштувала економіці України втрати 15% ВВП. Але оцінити вплив ВПО набагато складніше, оскільки такі особи

отримували допомогу від держави, що згладжувало вплив на їх споживання. Крім того, досить складно оцінити втрати через скорочення споживчих витрат таких осіб, оскільки натомість зросли державні видатки на їх підтримку. Головною перешкодою для проведення дослідження є відсутність офіційних статистичних даних, які б можна було використати для розрахунків.

Висновки

1. Не виявлено вплив внутрішнього переміщення населення на ринок праці. Аналіз офіційних статистичних даних не виявив такого впливу, хоча фактично ВПО стали більш як півтора мільйона осіб. Навіть за умови тіньової зайнятості такі особи здійснюють вплив на ринок праці, проте довести це чи спростувати в умовах недоліків існуючих даних неможливо.

2. ВПО впливають також на податкові надходження до державного бюджету, а саме на надходження від єдиного соціального внеску, податку на доходи фізичних осіб. Проте, виявити такий вплив також неможливо, оскільки відсутні статистичні дані щодо працевлаштування ВПО.

3. ВПО отримують соціальні виплати від держави, що є додатковим навантаженням на державний бюджет. Проте, інформація про розмір здійснених соціальних виплат у відкритому доступі наявна лише в агрегованому вигляді за період починаючи з 2014 р. Відповідно, встановити вплив на державний бюджет по роках є неможливим.

4. Велику складність для проведення аналізу впливу різних факторів становить перебування України в стані неоголошеної війни. Наявність військового конфлікту чинить вплив на економічне та суспільне життя, яке важко прослідкувати та параметризувати. Це значно збільшує ступінь статистичної похибки і подекуди може

викривлювати отримані статистичні дані. Регресійні моделі не враховують впливу військового конфлікту, тому отримані результати можуть бути викривленими та хибними.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Alcobendas M.A. & Rodriguez-Planas N. (2009). Immigrants' Assimilation Process in a Segmented Labor Market. № 4394, p.77. URL: <http://pareto.uab.es/wp/2010/82210.pdf> \ <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=ecn&AN=1102872&site=ehost-live>
2. Aljuni S., Kawar M. (2014). The Impact of the Syrian Refugee Crisis on the Labour Market Jordan: A Preliminary Analysis. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---arabstates/---ro-beirut/documents/publication/wcms_242021.pdf
3. Anders J., Burgess S. M., Portes J. The long-term outcomes of refugees: tracking the progress of the East African Asians. 2018 № 18-05. URL: <ftp://repec.iza.org/RePEc/Discussionpaper/dp11609.pdf>
4. Azarnert L. V. Refugee resettlement, redistribution and growth. European Journal of Political Economy. 2018. URL: https://www.econstor.eu/bitstream/10419/176980/1/cesifo1_wp6961.pdf
5. Balcilar M. Nugent, J. B. Migration of Fear: An Analysis of Migration Choices of Syrian Refugees. Eastern Mediterranean University, Department of Economics. 2018. №. 15-36. URL: <http://ftp.repec.org/opt/ReDIF/RePEc/emu/wpaper/15-36.pdf>
6. Brücker H. The Labor Market Challenge. Does International Migration Challenge Labor Markets in Host Countries? A Critical Review of the Recent and Traditional Literature. 2011. URL: <http://cadmus.eui.eu/handle/1814/19820>
7. Brücker H., Jahn E.J. Migration and Wage-setting: Reassessing the Labor Market Effects of Migration. Scandinavian Journal of Economics. 2011, 113(2), pp.286–317. URL: <http://doi.wiley.com/10.1111/j.1467-9442.2010.01634.x>.
8. Calderón-Mejía V., Ibáñez A.M. Labor Market Effects of Migration-Related Supply Shocks: Evidence from Internally Displaced Populations in Colombia. 2009. URL: <https://ideas.repec.org/p/hic/wpaper/69.html>
9. Card D. Is the new immigration really so bad? 2005. URL: <http://davidcard.berkeley.edu/papers/new-immig.pdf>
10. Clemens M. A. Hunt J. The labour market impact of refugee waves. Centre for Economic Performance, LSE, 2017. №. 519. URL: <http://cep.lse.ac.uk/pubs/download/cp519.pdf>
11. Cortes K.E. Are Refugees Different from Economic Immigrants? Some Empirical Evidence on the Heterogeneity of Immigrant Groups in the United States. Review of Economics and Statistics. 2004, 86(2), pp.465–480.
12. Crawley H., Drinkwater S., Kauser R. Regional variations in attitudes towards refugees: evidence from Great Britain. 2013, IZA DP No. 7647. URL: <http://repec.iza.org/dp7647.pdf>
13. Czaika M., Mayer A. Refugee movements and aid responsiveness of bilateral donors. The Journal of Development Studies. 2011, T. 47. №. 3. URL: http://www.vwl-iwipol.uni-freiburg.de/iwipol/REPEC/fre/wpaper/DP5_czaika-mayer_refugee-movements-1.pdf
14. Diaconu L. et al. The Refugees And The Economic Growth In The Eu States: Challenges And Opportunities. CES Working Papers. 2015. T. 7. №. 4. URL: http://ceswp.uaic.ro/articles/CESWP2015_VII4_DIA.pdf
15. Dreher A., Fuchs A., Langlotz S. The Effects of Foreign Aid on Refugee Flows. CESifo Group Munich. 2018. URL: http://www.cesifo-group.de/DocDL/cesifo1_wp6885.pdf
16. Friedberg R.M. The Impact of Mass Migration on the Labor Market. The Quarterly Journal of Economics. 2001, 116(4), pp.1373–1408. URL: <http://www.jstor.org/stable/pdfplus/2696462.pdf>.
17. Gibney M. J. Refugees and justice between states. European Journal of Political Theory. 2015, T. 14, № 4. URL: <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1474885115585325>
18. Global report on internal displacement in 2018. 2018. URL: <http://www.internal-displacement.org/global-report/grid2018/downloads/2018-GRID.pdf>
19. Ianchovichina E., Ivanic M. Economic Effects of the Syrian War and the Spread of the Islamic State on the Levant. 2014. URL: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2535615.
20. Kouni M. Impact of refugee population on development: A comparative analysis for the case of host economies. Review of Economic Perspectives. 2018. T. 18. №. 1. URL: <https://www.degruyter.com/downloadpdf/j/revecp.2018.18.issue-1/revecp-2018-0005/revecp-2018-0005.pdf>

21. Manacorda M., Manning A., Wadsworth, J. The Impact of Immigration on the Structure of Male Wages and Employment: Theory and Evidence from Britain. 2016. URL: eprints.lse.ac.uk/.../The_Impact_of_Immigration_on_the_Structure_of_Male_Wages_Theory_and_Evidence_from_Britain.pdf.
22. Masri S., Srouf I. Assessment of the Impact of Syrian Refugees in Lebanon and Their Employment Profile. 2014. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---arabstates/---ro-beirut/documents/publication/wcms_240134.pdf
23. Ottaviano G.I.P., Peri, G. Immigration and national wages: clarifying the theory and the empirics. NBER Working Paper. 2008. URL: <http://www.nber.org/papers/w14188>.
24. OECD. International Migration Outlook 2015. 2015. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/fr/social-issues-migration-health/international-migration-outlook-2015_migr_outlook-2015-en
25. Peri G., Sparber C. Task Specialization, Immigration, and Wages. 2008. URL: https://www.researchgate.net/publication/46554229_Task_Specialization_Immigration_and_Wages
26. Ruist J. Refugee immigration and public finances in Sweden / University of Gothenburg, Working papers in economics. 2015, № 613. URL: https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/38323/1/gupea_2077_38323_1.pdf
27. UNHCR. Global Trends. Forced Displacement in 2014. 2015. URL: <https://www.unhcr.org/statistics/country/556725e69/unhcr-global-trends-2014.html>
28. UNHCR. Global trends. Forced displacement in 2017. 2017. URL: <https://www.unhcr.org/5b27be547.pdf>
29. Verme P. How Poor Are Refugees? Presentation. 2015. URL: <http://www.cmimarseille.org/sites/default/files/newsite/library/files/en/How%20Poor%20Are%20RefugeesMorningLastVersion.pdf>
30. World Bank MFM GP. Briefing for President Jim Kim -Macroeconomic and Fiscal Impacts of the Refugee Crisis. 2015
31. World Bank. Lebanon. Economic and Social Assessment. 2013. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/925271468089385165/Lebanon-Economic-and-social-impact-assessment-of-the-Syrian-conflict>
32. Zeit online. URL: <https://www.zeit.de/index>
33. Бондарчук В.В. Вплив внутрішньої міграції та внутрішнього переміщення населення на макроекономічну стабільність // Ефективна економіка. 2017. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5970>
34. Внутрішньо переміщені особи. Міністерство соціальної політики України. Офіційний сайт. URL: <https://www.msp.gov.ua/timeline/Vnutrishno-peremishcheni-osobi.html>
35. Конвенція про статус біженців. Верховна Рада України. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_011
36. Шиманська К.В. Міграція біженців як фактор перерозподілу людських ресурсів у світі: проблеми розвитку економіки в умовах конфлікту / К.В. Шиманська, В.В. Євдокимов // Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки. – 2017. - № 2 (80). – С. 142-149.
37. Шиманська К.В. Ринок трудових ресурсів в умовах постконфліктного стану країн / К.В. Шиманська // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. Серія: Економічні науки. – 2017. - № 2 (91). – С. 50-60.
38. Шиманська К.В. Стан та нормативно-правове регулювання міграції біженців та шукачів притулку у ЄС як інституційний базис управління міжнародними міграціями / К.В. Шиманська, В.В. Євдокимов // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. – 2017. - № 3 (38). – С. 55-60

БОНДАРЧУК В.В.^{1*}, ШИМАНСКАЯ Е.В.^{2*}

1* к.э.н., доц., доцент кафедры цифровой экономики и международных экономических отношений Государственного университета «Житомирская политехника», улица Чудновская, 103, Житомир, Житомирская область, 10005, e-mail: vitaliybondarchuk@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-8156-0218

2* д.э.н., доц., заведующая кафедры цифровой экономики и международных экономических отношений Государственного университета «Житомирская политехника», улица Чудновская, 103, Житомир, Житомирская область, 10005, e-mail: kv.shymanska@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-0375-5102

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВЫНУЖДЕННОЙ МИГРАЦИИ ДЛЯ РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ, УКРАИНСКИЕ РЕАЛИИ

Цель. Исследование посвящено определению экономических последствий вынужденной миграции и внутреннего перемещения населения на развитие национальной экономики Украины. **Методика.** В ходе

исследования были использованы статистические методы для определения тенденций изменения основных экономических показателей экономики Украины, которые были выбраны в качестве регрессоров. Для определения влияния регрессоров на результирующие показатели были использованы эконометрические методы, в частности метод наименьших квадратов. **Результаты.** Не выявлено влияние внутреннего перемещения населения на рынок труда. Анализ официальных статистических данных не обнаружил такого влияния, хотя фактически внутренне перемещенными лицами стали более полутора миллиона человек. Даже при условии теневой занятости такие лица оказывают влияние на рынок труда, однако доказать это или опровергнуть в условиях существующих данных невозможно. **Практическая значимость.** Большую сложность для проведения анализа влияния различных факторов составляет пребывание Украины в состоянии необъявленной войны. Наличие военного конфликта оказывает влияние на экономическую и общественную жизнь, которое трудно проследить и параметризовать. Это значительно увеличивает степень статистической погрешности и иногда может исказить полученные статистические данные. Регрессионные модели не учитывают влияния военного конфликта, поэтому полученные результаты могут быть искаженными и ложными. Потребуется детализация первичные статистические данные для возможности проведения более детальных исследований.

Ключевые слова: внутренне перемещенные лица, вынужденная миграция, последствия внутреннего перемещения населения, национальная экономика, развитие экономики.

V.V. BONDARCHUK^{1*}, K.V. SHYMANSKA^{2*}

1* Candidate of economic sciences, Associate Professor of the Department of Digital Economy and International Economic Relations of the Zhytomyr Polytechnic State University, st. Chudnivska 103, Zhytomyr, Zhytomyr Region, 10005, e-mail: vitaliybondarchuk@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-8156-0218

2* Doctor of economic sciences, Head of the Department of Digital Economy and International Economic Relations of the Zhytomyr Polytechnic State University, st. Chudnivska 103, Zhytomyr, Zhytomyr Region, 10005, e-mail: kv.shymanska@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-0375-5102

ECONOMIC CONSEQUENCES OF FORCED MIGRATION FOR THE NATIONAL ECONOMY DEVELOPMENT: FOREIGN EXPERIENCE, UKRAINIAN REALITY

Object. The study is devoted to determining the economic consequences of forced migration and internal migration of the population to the development of the national economy of Ukraine. **Methods.** In the course of the study, statistical methods were used to determine trends in changes in the main economic indicators of the Ukrainian economy, which were selected as regressors. Econometric methods, in particular the least squares method, were used to determine the effect of the regressors on the resulting indicators. **Results.** The impact of internal displacement on the labor market has not been identified. An analysis of official statistics did not reveal such an impact, although more than one and a half million people were actually internally displaced. Even with shadow employment, such persons exert influence on the labor market, but it is impossible to prove this or to refute in the context of existing data. **Final Conclusions.** The difficulty of analyzing the impact of various factors is Ukraine's state of undeclared war. The presence of military conflict influences economic and social life, which is difficult to trace and parameterize. This greatly increases the degree of statistical error and may, in some places, distort the statistics obtained. Regression models do not take into account the impact of military conflict, so the results can be skewed and misleading. Primary statistics are required in order to be able to conduct more detailed studies.

Key Words: internally displaced persons, forced migration, consequences of internal displacement, national economy, economic development.

REFERENCES

1. Alcobendas M.A. & Rodriguez-Planas N. (2009). Immigrants' Assimilation Process in a Segmented Labor Market. № 4394, p.77. URL: <http://pareto.uab.es/wp/2010/82210.pdf> \ <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=ecn&AN=1102872&site=ehost-live>
2. Aljuni S., Kavar M. (2014). The Impact of the Syrian Refugee Crisis on the Labour Market Jordan: A Preliminary Analysis. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---arabstates/---ro-beirut/documents/publication/wcms_242021.pdf

3. Anders J., Burgess S. M., Portes J. (2018). The long-term outcomes of refugees: tracking the progress of the East African Asians. № 18-05. URL: <ftp://repec.iza.org/RePEc/Discussionpaper/dp11609.pdf>
4. Azarnert L. V. (2018). Refugee resettlement, redistribution and growth. *European Journal of Political Economy*. URL: https://www.econstor.eu/bitstream/10419/176980/1/cesifo1_wp6961.pdf
5. Balcilar M. Nugent, J. B. (2018). Migration of Fear: An Analysis of Migration Choices of Syrian Refugees. *Eastern Mediterranean University, Department of Economics*. №. 15-36. URL: <http://ftp.repec.org/opt/ReDIF/RePEc/emu/wpaper/15-36.pdf>
6. Brücker H., Jahn E.J. (2011). Migration and Wage-setting: Reassessing the Labor Market Effects of Migration. *Scandinavian Journal of Economics*. 113(2), pp.286–317. URL: <http://doi.wiley.com/10.1111/j.1467-9442.2010.01634.x>.
7. Brücker H. (2011). The Labor Market Challenge. Does International Migration Challenge Labor Markets in Host Countries? A Critical Review of the Recent and Traditional Literature. URL: <http://cadmus.eui.eu/handle/1814/19820>
8. Calderón-Mejía V., Ibáñez A.M. (2009). Labor Market Effects of Migration-Related Supply Shocks: Evidence from Internally Displaced Populations in Colombia. URL: <https://ideas.repec.org/p/hic/wpaper/69.html>
9. Card D. Is the new immigration really so bad? (2005). URL: <http://davidcard.berkeley.edu/papers/new-immig.pdf>
10. Clemens M. A. Hunt J. (2017). The labour market impact of refugee waves. Centre for Economic Performance, LSE. №. 519. URL: <http://cep.lse.ac.uk/pubs/download/cp519.pdf>
11. Cortes K.E. (2004). Are Refugees Different from Economic Immigrants? Some Empirical Evidence on the Heterogeneity of Immigrant Groups in the United States. *Review of Economics and Statistics*. 86(2), pp.465–480.
12. Crawley H., Drinkwater S., Kauser R. (2013). Regional variations in attitudes towards refugees: evidence from Great Britain. IZA DP No. 7647. URL: <http://repec.iza.org/dp7647.pdf>
13. Czaika M., Mayer A. (2011). Refugee movements and aid responsiveness of bilateral donors. *The Journal of Development Studies*. T. 47. №. 3. URL: http://www.vwl-iwipol.uni-freiburg.de/iwipol/REPEC/fre/wpaper/DP5_czaika-mayer_refugee-movements-1.pdf
14. Diaconu L. et al. (2015). The Refugees And The Economic Growth In The Eu States: Challenges And Opportunities. CES Working Papers. T. 7. №. 4. URL: http://ceswp.uaic.ro/articles/CESWP2015_VII4_DIA.pdf
15. Dreher A., Fuchs A., Langlotz S. (2018). The Effects of Foreign Aid on Refugee Flows. CESifo Group Munich. URL: http://www.cesifo-group.de/DocDL/cesifo1_wp6885.pdf
16. Friedberg R.M. The Impact of Mass Migration on the Labor Market. (2001). *The Quarterly Journal of Economics*. 116(4), pp.1373–1408. URL: <http://www.jstor.org/stable/pdfplus/2696462.pdf>
17. Gibney M. J. (2015). Refugees and justice between states. *European Journal of Political Theory*. T. 14, № 4. URL: <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1474885115585325>
18. Global report on internal displacement in 2018. (2018). URL: <http://www.internal-displacement.org/global-report/grid2018/downloads/2018-GRID.pdf>
19. Ianchovichina E., Ivanic M. (2014). Economic Effects of the Syrian War and the Spread of the Islamic State on the Levant. URL: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2535615.
20. Kouni M. (2018). Impact of refugee population on development: A comparative analysis for the case of host economies. *Review of Economic Perspectives*. T. 18. №. 1. URL: <https://www.degruyter.com/downloadpdf/j/revecp.2018.18.issue-1/revecp-2018-0005/revecp-2018-0005.pdf>
21. Manacorda M., Manning A., Wadsworth, J. (2016). The Impact of Immigration on the Structure of Male Wages and Employment: Theory and Evidence from Britain. URL: https://eprints.lse.ac.uk/.../The_Impact_of_Immigration_on_the_Structure_of_Male_Wages_Theory_and_Evidence_from_Britain.pdf.
22. Masri S., Srour I. (2014). Assessment of the Impact of Syrian Refugees in Lebanon and Their Employment Profile. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---arabstates/---ro-beirut/documents/publication/wcms_240134.pdf
23. Ottaviano G.I.P., Peri, G. (2008). Immigration and national wages: clarifying the theory and the empirics. NBER Working Paper. URL: <http://www.nber.org/papers/w14188>.
24. OECD. (2015). International Migration Outlook 2015. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/fr/social-issues-migration-health/international-migration-outlook-2015_migr_outlook-2015-en
25. Peri G., Sparber C. (2008). Task Specialization, Immigration, and Wages. URL: https://www.researchgate.net/publication/46554229_Task_Specialization_Immigration_and_Wages
26. Ruist J. (2015). Refugee immigration and public finances in Sweden / University of Gothenburg, Working papers in economics. № 613. URL: https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/38323/1/gupea_2077_38323_1.pdf
27. UNHCR. (2015). Global Trends. Forced Displacement in 2014. URL: <https://www.unhcr.org/statistics/country/556725e69/unhcr-global-trends-2014.html>
28. UNHCR. (2017). Global trends. Forced displacement in 2017. URL: <https://www.unhcr.org/5b27be547.pdf>

29. Verme P. (2015). How Poor Are Refugees? Presentation. URL: <http://www.cmimarseille.org/sites/default/files/newsite/library/files/en/How%20Poor%20Are%20RefugeesMorningLastVersion.pdf>
30. World Bank MFM GP. (2015). Briefing for President Jim Kim -Macroeconomic and Fiscal Impacts of the Refugee Crisis.
31. World Bank. (2013). Lebanon. Economic and Social Assessment. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/925271468089385165/Lebanon-Economic-and-social-impact-assessment-of-the-Syrian-conflict>
32. Zeit online. URL: <https://www.zeit.de/index>
33. Bondarchuk V.V. (2017). Impact of internal migration and internally displaced persons on macroeconomic stability // Efficient economy. 2017. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5970>
34. Internally Displaced Persons. Ministry of Social Policy of Ukraine. URL: <https://www.msp.gov.ua/timeline/Vnutrishno-peremishcheni-osobi.html>
35. Refugee Convention. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_011
36. Shymanska K.V., Ievdokymov V.V. Refugees migration as a factor of human resources redistribution in the world: problems of conflict economy's development // Bulletin of Zhytomyr State Technological University. Series: Economic Sciences. 2017. № 2 (80). pp. 142-149.
37. Shymanska K.V. Labor market in post-conflict countries // Foreign Trade: Economics, Finance, Law. Series: Economic Sciences. 2017. № 2 (91). pp. 50-60.
38. Shymanska K.V., Ievdokymov V.V. Status and regulation of migration of refugees and asylum seekers in the EU as an institutional basis for managing international migration // Problems of theory and methodology of accounting, control and analysis. 2017. № 3 (38). pp. 55-60

Стаття надійшла до редакції: 24.04.2020
Received: 24 April 2020

УДК 338.48 (477)

ЮХНОВСЬКА Ю.О.*

* к.е.н., доцент, докторант каф. «Фінанси та економічна безпека», Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, e-mail: yuhnovskaj@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-1643-0825

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Мета. Розробка теоретичних та практичних положень та рекомендацій, які направлені на формування моделі збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі. **Методологічну основу** дослідження склали системний підхід, метод економічного аналізу та економічного моделювання, методи, які прийняті в теорії прийняття рішень. **Результати.** В роботі проаналізовано теоретичні підходи до визначення поняття «збалансований розвиток потенціалу національної туристичної галузі» та виділені основні характерні риси та фактори впливу на формування збалансованості розвитку потенціалу туристичної галузі; запропоновано концептуальну модель збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі України та її регіонів. **Наукова новизна.** Уточнена дефініція «збалансований розвиток потенціалу національної туристичної галузі», визначено взаємозв'язок між її компонентами на основі багатокритеріального підходу, що дозволило визначити перспективи збалансованості розвитку потенціалу туристичної галузі країни та її регіонів та шляхи їх досягнення. Сформовано концептуальну модель збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі, яка базується на реалізації трьох логічно взаємопов'язаних блоків: підготовчого, пов'язаного з розробкою стратегічної Дорожньої карти збалансованого розвитку, блока формування складу індикаторів збалансованості та блоку функціонування, який направлений на вибір оптимального інструментарію збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі. **Практична значимість.** Використання наведених пропозицій дозволить владі країни та керівництву туристичних підприємств приймати науково-обґрунтовані та організаційні рішення щодо збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі України на перспективу та сприятимуть зміцненню туристичного потенціалу України, сприяти соціально-економічному збалансованому розвитку територій і водночас відіграти значну роль у подальшому збалансованому розвитку туристичної галузі.

Ключові слова: збалансований розвиток; туристична галузь; потенціал; економічна збалансованість; соціальна збалансованість; екологічна збалансованість

Постановка проблеми

Однією з актуальних проблем збалансованого розвитку є подолання протидій, які виникають при взаємозв'язку між економікою та екологією національної туристичної галузі. Туристичні території країни, в тому числі курортного та лікувально-оздоровчого призначення мають ряд специфічних ознак, які обумовлені, перш за все, природно-ресурсним потенціалом та умовами його освоєння, що визначає їх функціональне призначення та спеціалізацію. Стан довкілля є фактором який забезпечує розвиток потенціалу національної туристичної галузі, а отже, і розвиток територіальних утворень, що визиває необхідність розробки моделі переходу до збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі.

Сьогодні відсутній єдиний підхід до визначення поняття «збалансований розвиток

потенціалу національної туристичної галузі», що обумовлено багатоваріантністю перекладу цього терміна, а отже його застосування по відношенню різнорівневих систем національної туристичної спеціалізації.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Збалансований розвиток потенціалу туристичної галузі країни вивчено недостатньо, про що свідчить відсутність єдиної, чіткої розробленої системи соціально-еколого-економічних, фінансових та інституційних індикаторів, які представлені в працях вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких: Шимова О.С. [12], Бобильов С.М., Мамбетова Ф.А., Хуранова З.Б., Кремлев М.Д., Мачихіна О.В., Ускова Т.В., Босель Х., Вернадський В.І., Данілов-Данільян В.І., Дрейер О.К., Медоуз Д., Моїсєєв М.М., Новожилов В.В.,

Форрестер Дж., Блехцин І.Я., Ганопольский М.Г., Гранберг О.Г., Рохчин В.Ю., Шишкин О.І. та інші. Проблеми збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі відображено у працях наступних науковців О. Арбузов, В. Голян, І. Єрко, Л. Кауфман, Н. Коленда, М. Мельничук, О. Міщенко, Х. Мюллер, М. Ганич, Л. Черчик, С. Юрченко та багато інших. Але, незважаючи на дослідження даної проблематики, на сьогодні відсутнє єдиний підхід щодо трактування поняття «збалансований розвиток потенціалу туристичної галузі країни та її регіонів» та неформована і необґрунтована економічна концептуальна модель збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі, що і обумовило необхідність наукового дослідження.

Формулювання цілей статті

Метою статті є дослідження теоретико-методичних засад та обґрунтування сформованої концептуальної моделі збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі.

Виклад основного матеріалу

Відсутність загальноприйнятого узгодженого перекладу терміна «sustainable development» пояснюється великою кількістю трактовок даного поняття з різних мов світу та застосування його у різнорівневих системах національної економіки. З німецької та японської мови термін «sustainable development» трактується, як тривалий розвиток; з французької – довготривалий розвиток, а з італійської – розвиток [7]. В українській практиці найбільш застосовується сталий, безперервний або збалансований розвиток [1, 2, 11, 13, 14].

Безліч трактувань терміна «sustainable development» призвело до протиріч поглядів вчених на сутність поняття «збалансований розвиток національної туристичної галузі», що пояснюється умовним трактуванням даного терміна, відсутність єдиного підходу до співвідношення понять «сталий розвиток національної туристичної галузі» та «збалансований розвиток національної туристичної галузі».

Окремі автори стверджують, що «сталий розвиток не може бути, тому що розвиток заперечує стабільність» [6]. До такого висновку їх привів той факт, що термін сталий передбачає вміння територіальних систем повернутися у рівноважний стан після того, як внутрішнє та зовнішнє середовище вплинули на неї. При цьому термін розвиток означає зміни, які відбуваються в даних системах.

Разом з тим, інші дослідники показують наявність тісного взаємозв'язку названих категорій, які передбачають зростання та позитивний тренд у розвиток потенціалу національної туристичної галузі. Однак, ми вважаємо, що сталий розвиток потенціалу національної туристичної галузі не визначає наявності або відсутності змін, які є в системах. Отже, у своєму дослідженні ми схилиємося до збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі.

Розвиток потенціалу національної туристичної галузі можливо вважати збалансованим у випадку, якщо потенціал туристичної галузі країни та її регіонів протягом тривалого періоду досягає ефективного функціонування потенціалу туристичної галузі, забезпечуючи його збалансованість з потребами суспільства щодо підвищення рівня та якості життя, недопущення деградації навколишнього середовища та збереженню екосистеми.

Під збалансованим розвитком потенціалу туристичної галузі розуміється баланс розвитку всіх галузей туристичного комплексу, яке досягається в тріаді «економіка - соціальна сфера - природокористування». З точки зору взаємодії «туризм - економіка» - збалансованість передбачає ефективний розвиток потенціалу туристичної галузі за рахунок збалансованості попиту і пропозиції. Збалансованість туристичної галузі в рамках соціального середовища означає максимальне задоволення туристичних потреб. Розвиток потенціалу туристичної галузі за умови збереження природних ресурсів забезпечує баланс у відносинах «туризм - природокористування»

Оскільки, сутність збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі має різні визначення, різні підходи до наповнення змісту, наведемо деякі з підходів в таблиці 1.

Основні підходи до визначення терміна «збалансований розвиток потенціалу національної туристичної галузі»

Джерело: [1; 2; 11; 13, 14]

Підхід	Зміст терміна
Процесний	Процес управління змінами індикаторів збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі, спрямований на радикальні зміни історично складених орієнтирів в економічному, соціальному та екологічному напрямках для підтримки стану в динамічній рівновазі та забезпечення розвитку потенціалу національно туристичної галузі.
Системний	Управління функціонуванням туристичної еколого-економічної системи, забезпечуючи динамічну збалансованість її властивостей, а також баланс соціальних, екологічних і економічних інтересів.
Функціональний	Збалансований розвиток потенціалу туристичної галузі країни та її регіонів, яке направлено на досягнення соціальної справедливості, економічного розвитку та високої якості навколишнього середовища

На підставі даних таблиці, можна виділити основні характерні риси збалансованості розвитку потенціалу національної туристичної галузі:

Ключовою ознакою збалансованості розвитку потенціалу національної туристичної галузі є кількісні та якісні зміни за трьома взаємопов'язаними напрямками – економічному, соціальному та екологічному, враховуючи можливості активізації потенціалу туристичної галузі країни та її регіонів, де можливо виділити відповідні типи збалансованості регіонів країни.

Екологічна збалансованість розвитку потенціалу туристичної галузі країни має стабільну базу природних ресурсів: відсутнє виснаження поновлюваних ресурсів, а використання вичерпних (не поновлюваних) ресурсів утримується в масштабах інвестицій у галузі-субститути. При екологічній збалансованості зберігається біорізноманіття, збалансованість атмосфери та інших екосистем.

Соціально збалансований розвиток потенціалу туристичної галузі – це система, в якій суспільство (на рівнях держави або окремих областей) здатне прийняти вхідні потоки туристів (як у короткостроковий, так і в довгостроковий перспективі) без появи соціальної дисгармонії, або який володіє ресурсами щодо пом'якшення або послаблення соціальної дисгармонії, яка виникла.

Економічний збалансований розвиток потенціалу туристичної галузі передбачає наявність для суспільства такої економічної вигоди від туристичної діяльності, яка здатна покрити витрати за всіма послугами, які

пов'язані з обслуговуванням туристичного потоку, та забезпечити додатковий дохід населенню, який компенсує усі неподобства, пов'язані з туристами.

Характерною рисою збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі є те, що головною ідеєю його розвитку є турбота про майбутнє покоління, а також облік екологічних обмежень в господарській діяльності людей та туристичних організацій.

Збалансований розвиток потенціалу національної туристичної галузі може бути забезпечений тільки за допомогою стабільного, узгодженого функціонування та розвитку економічного, соціального та екологічного напрямках.

Проблема збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі належить до числа найбільш дискутованих. Збалансований розвиток потенціалу туристичної галузі розглядається з відмінних один від одного позицій:

- найчастіше збалансований розвиток ототожнюється зі стійким розвитком, що, на нашу думку, є некоректним, тому що стійкість передбачає збереження заданого стану, а збалансованість - дотримання встановлених пропорцій, забезпечення балансу між поточною і заданою ситуацією;

- збалансований розвиток розглядається як певне співвідношення між набором факторів, при цьому різними дослідниками встановлюється особливе різноманітність факторів, що впливають на досягнення системою збалансованого стану;

- збалансований розвиток розглядається як результат, цільова установка, до досягнення якої необхідно прагнути.

Зауважимо, що, з огляду на складність кількісного визначення ступеня впливу на збалансований розвиток потенціалу національної туристичної галузі різних факторів, найбільш точною і близькою авторам є позиція, відповідно до якої збалансований розвиток розглядається в якості цільової установки.

Подібне розуміння збалансованого розвитку виявляє чудову можливість застосування в управлінні мезоекономіку цілої сукупності ефективних методів та інструментів, таких як індикативне планування, проектне управління, програмно-цільовий підхід. Однак для більш об'єктивної оцінки збалансований розвиток потенціалу національної туристичної галузі слід розглядати у всіх трьох (тимчасовому, структурному і цільовому) аспектах одночасно.

Отже, **збалансований розвиток потенціалу національної туристичної галузі** можна визначити, як рівновагу між розвитком взаємопов'язаних екологічних, економічних та соціальних систем, яка спрямована на балансування цих компонентів, раціональне використання природно-ресурсного потенціалу національної туристичної галузі та регіонів країни для задоволення попиту населення та можливостями наявного потенціалу туристичної галузі (лікувально-оздоровчі, культурно-історичні тощо), які здатні адаптуватися до сьогодення, стабільно функціонувати і розвиватися не тільки в теперішній час, але і в довгостроковій перспективі за умов мінливого внутрішнього та зовнішнього середовища.

Без розуміння потенційного впливу розвитку туристичної діяльності на економіку, на навколишнє середовище та на соціальну сферу, збалансованість розвитку потенціалу національної туристичної галузі завжди буде під загрозою.

Для туристичної галузі як соціально-економічного явища характерні велика глибина проникнення та складний характер взаємозв'язків між його компонентами. Туристична галузь складається з організацій, які повинні бути інтегровані в єдину локальну, регіональну, національну

управлінські системи, головною задачею якої є підтримання тривалої конкурентоспроможності на ринку.

Виділимо різні фактори, які впливають на формування потенціалу національної туристичної галузі (рис. 1), крім того необхідно відмітити, що фактори здатні впливати різноспрямовано, комбінуючи один з одним.

Для забезпечення збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі країни необхідно синхронізувати ряд наступних напрямків регіональної політики: скоротити диференціацію в рівні і якості життя населення в регіонах України із застосуванням ефективних засобів соціальної та бюджетної політики; здійснювати стимулювання економічного розвитку регіону на основі програм підтримки розвитку регіонів, формування стратегій збалансованого розвитку, створення кластерних формувань з метою забезпечення синергетичного ефекту від інтеграції підприємств-представників реального сектора економіки з вищими навчальними закладами, представниками науково-дослідних інститутів, сконцентрованих на певній території; координація державних інвестицій і інвестиційних стратегій розвитку бізнесу з урахуванням специфіки регіону та унікальних конкурентних переваг.

Забезпечення збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі країни та її регіонів характеризується комплексним підходом, що включає ряд складових:

- інституційну стійкість регіонів, яка представлена сукупністю зовнішніх і внутрішніх факторів. До зовнішніх відносять: економічні (загальний спад в економіці, зростання інфляції, уповільнення платіжного обороту, нестабільність регулюючого законодавства, зниження платоспроможності споживачів), ринкові (зниження ємності внутрішнього ринку, слабкий розвиток ринкової інфраструктури сервісу, посилення монополізму на ринку, істотне зниження попиту, зростання пропозиції товарів-субститутів, нестабільність фінансового ринку, нестабільність валютного ринку), соціально-політичні (політичні фактори, погіршення криміногенної ситуації, зниження рівня наукового забезпечення, відсутність кваліфікованих управлінських кадрів і фахівців), інші (склад яких може

бути визначений індивідуально з урахуванням специфіки господарської діяльності в певній галузі сфери послуг, наприклад, фактори екології, регіональної

політики). До внутрішніх відносять: виробничі, інвестиційні, фінансові, організаційно-управлінські та ін.



Рис. 1. Основні фактори, які визначають збалансований розвиток потенціалу національної туристичної галузі

- екологічну збалансованість, яка характеризується показниками якості навколишнього середовища, здатної задовольнити потреби поточного та майбутнього поколінь, а також зберегти природний капітал регіонів України;

- соціальну збалансованість, спрямовану на збереження стабільності соціально-культурних систем;

- економічну збалансованість, яка представлена досить широким переліком факторів розвитку регіонів України, серед яких: стан фінансової та грошово-кредитної сфери, інвестиційна привабливість регіону, рівень конкурентоспроможності підприємств

регіону, динаміка підприємницької активності тощо;

- фінансову збалансованість, що характеризується сукупністю показників економічної, соціальної, екологічної, інституційної систем розвитку регіону, що дозволить розрахувати показники, які, будучи представленими в динаміці, використовуються для моніторингу змін фінансової збалансованості і дозволяють окреслити контури можливих проблем.

Комплексний підхід до вивчення і систематизації чинників збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі України представлений на рисунку 2.

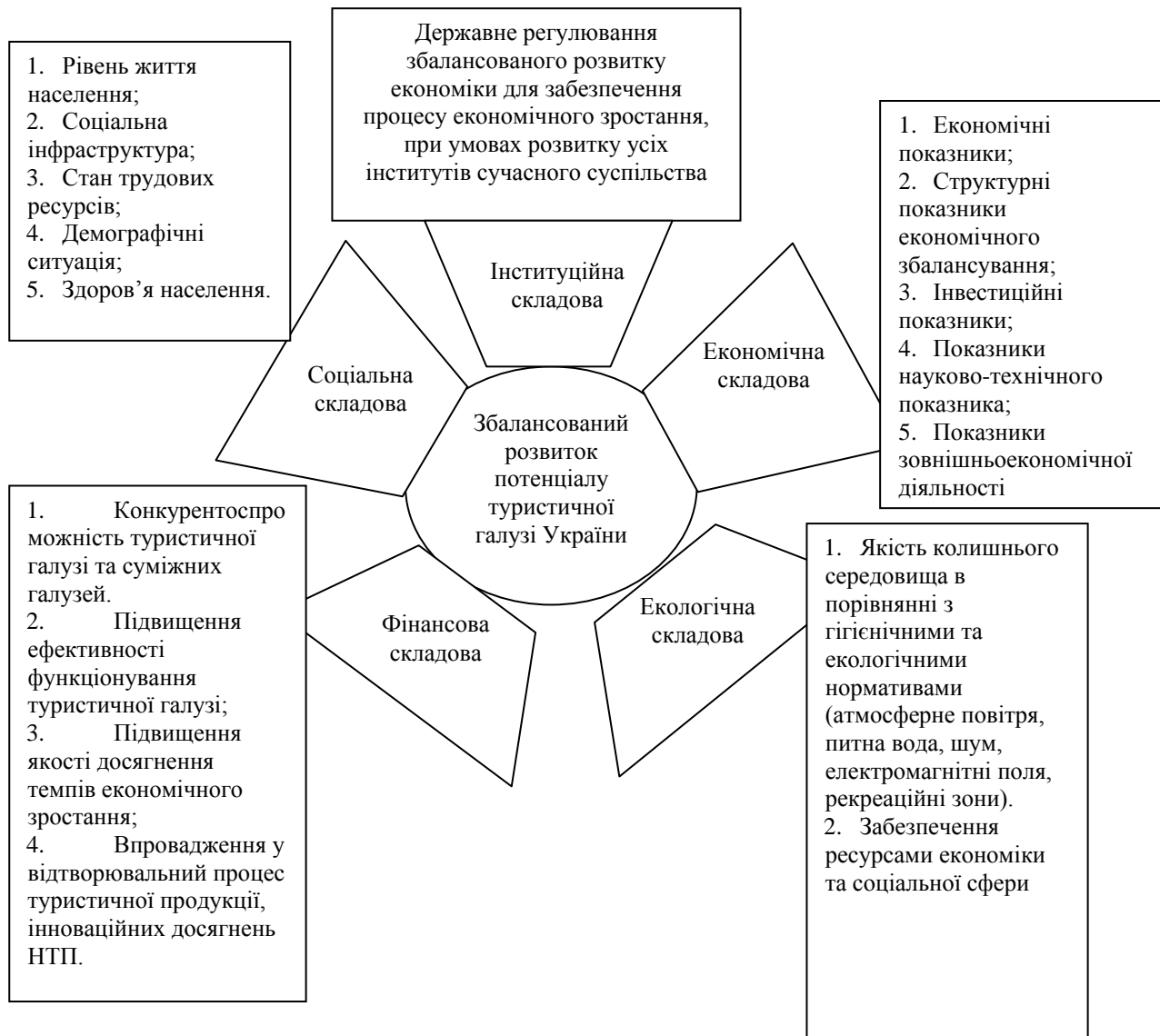


Рис. 2. Комплексний підхід щодо збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі України

Збалансований розвиток потенціалу національної туристичної галузі є дуже важливим, адже екологічний стан туристичних дестинацій впливає на систему національної туристичної галузі, оскільки туристична галузь сильніше, ніж всі інші галузі економіки, залежить від цілісності оточуючого середовища. Сьогодні антропогенний вплив на екосистеми характерний у всіх секторах туристичної галузі і видах туризму та спостерігається в переважній більшості туристичних територій. Відповідно до принципів екологічної збалансованості в туристичну галузь необхідно впроваджувати ресурсозберігаючі технології, постійно

зменшувати вплив інфраструктури туристичної галузі на довкілля, створювати умови для регулювання потоків відпочиваючих на рекреаційних територіях з урахуванням допустимого рекреаційного навантаження і збалансованості природних комплексів до антропогенного навантаження, організувати систему екологічної освіти і виховання серед широких верств населення з метою підвищення культури природокористування, зберігати та відновлювати унікальних природних комплексів [5].

Сьогодні для ефективного функціонування системи збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі

України необхідно розробка механізмів та інструментарію економічного, соціального та екологічного забезпечення відповідно до напрямів державної політики України.

Теоретичним базисом розвитку потенціалу туристичної галузі України має виступати концепція збалансованого розвитку. Збалансований розвиток потенціалу туристичної галузі передбачає розвиток системи взаємопов'язаних екологічних, економічних та соціальних компонентів, спрямованих на їх збалансування та раціональне використання потенціалу туристичної галузі регіонів України.

Реалізація концепції збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі передбачає розвиток її складових (економічної, соціальної та екологічної), що вимагає трансформації існуючих уявлень про розвиток міжнародного туризму і економіки в цілому, як на світовому, так і на національному та регіональному рівні.

Таким чином, розвиток міжнародного туризму здатен внести значний вклад в економіку регіону та країни в цілому. За даними ЮНВТО, розвиток туристичної галузі активізує діяльність 32 економічних галузей, а завдяки мультиплікативному ефекту віддача від туристичної галузі в кілька разів перевищує витрати на нього. При цьому однією з основних тенденцій сучасного світового туристичного ринку є прагнення до дотримання принципів збалансованого розвитку [9].

Це обумовлено як загальним прагненням до досягнення збалансованого стану економічної, соціальної та екологічної сфер, так і виникненням проблем, пов'язаних з недотриманням принципів збалансованого розвитку потенціалу безпосередньо в туристичній галузі країни та її регіонів. Найбільш яскраво ці проблеми проявилися з розвитком масового туризму: екологічним лихом стало забруднення природних парків, заповідників, перевищення допустимого антропогенного навантаження на рекреаційні території і, як наслідок, порушення їх екологічної рівноваги і погіршення естетичних якостей. Серед негативних соціокультурних наслідків можна відзначити значне збільшення щільності населення в популярних місцях відпочинку, втрату

культурної самобутності через повсюдності комерціалізації, напружені відносини між місцевими жителями і туристами [10, с. 211].

Україна поки не відчула на собі масштабних впливів іноземних туристів, проте вже зараз в окремих регіонах відчуваються негативні наслідки неорганізованого туризму - забруднюються землі, прибережні території, водойми, витоптується рослинність, скорочується чисельність рідкісних тварин і рослин. Багато в чому це обумовлено відсутністю розвиненої туристичної інфраструктури, що відповідає одночасно всім економічним та екологічним вимогам.

Для збалансованого розвитку будь-якого виду туристичної галузі необхідно, щоб виконувалися певні умови: по-перше, програми розвитку повинні враховувати довгострокові прогнози і перспективи, орієнтуючись не на короткочасну вигоду, а на розвиток регіону як туристичної дестинації в цілому; по-друге, необхідно в рівній мірі враховувати вплив на екологічну, соціальну та економічну сфери, не допускати нанесення шкоди природному і культурному надбанням країн і регіонів на користь отримання економічної вигоди, але і максимально ефективно використовувати наявні ресурси для досягнення позитивного економічного ефекту.

Створення механізму збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі є складним завданням, яке в даний час в Україні ще не вирішено. Актуальними її проблемами є:

- брак практичних інструментів реалізації даної концепції;
- складність визначення результатів проведених заходів, що пов'язано із загальною нерозробленістю системи оцінки впливу туризму на економіку, екологію та соціум і відсутністю чіткого набору індикаторів збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі країни;
- відсутність ефективно функціонуючої системи державно-приватного партнерства, орієнтованої на збалансований розвиток. Така система, в основному, реалізується в створенні особливих економічних зон туристично-рекреаційного типу, які, однак, так і не принесли належного ефекту або ж взагалі не почали реально функціонувати. Казарян А. А. зазначає, що причинами цього

є недостатня продуманість і неувага навіть до основних аспектів стратегічного проектування і планування особливих економічних зон [4, с. 17];

- відсутність відпрацьованої системи залучення місцевого населення в процес планування і управління туристичною галуззю, що має згладжувати можливі невдоволення наслідками діяльності туристичної галузі і формувати позитивне ставлення до туристів;

- відсутність комплексного впровадження принципів збалансованого розвитку потенціалу в усіх сферах економіки, тому що в'їзний туризм не є ізольованою галуззю, він тісно пов'язаний з розвитком транспорту, розважальних і культурних об'єктів, загальною міською інфраструктурою та ін. [8, с.347].

Також однією з найбільш актуальних проблем реалізації концепції збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі є її зв'язок з обмеженням можливих економічних вигод для учасників туристичного бізнесу, що призводить до неохоче її прийняття. У багатьох курортних зонах необхідною умовою стає скорочення в'їзного турпотoku до рівня, порівнянного з дозволеною антропогенним навантаженням в даній місцевості, що позбавляє турфірми, готелі, ресторани, розважальні об'єкти додаткового прибутку, одержуваного за рахунок великої кількості туристів. У зв'язку з цим особливої актуальності представляє еколого-просвітницька діяльність, донесення до учасників турбізнесу і до самих туристів розуміння не тільки цінності використовуваних ними потенціалу природно-рекреаційних і культурно-історичних ресурсів, а й обмеженості терміну їх використання при відсутності обліку екологічних і соціальних аспектів. Чималу роль відіграють і адміністративні рішення державної і місцевої влади.

Все більша кількість іноземних туристів готові платити за тишу, спокій, чистоту навколишнього середовища, відсутність великої кількості відпочиваючих навколо себе - тобто за все те, чого їм не вистачає в місці постійного перебування. Така тенденція викликана погіршенням екологічної обстановки, нестачею в багатьох країнах незайманих господарською діяльністю

природних зон, перенаселеністю окремих міст і країн [3, с. 13].

Таким чином, втрати від зниження кількості іноземних туристів можуть бути повністю або частково компенсовані цінами, скоригованими скороченням пропозиції на ринку туристичної галузі і підвищенням якості пропонованих туристських послуг. Є пропозиції і щодо вирішення інших проблем. Для розробки економічних інструментів по формуванню збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі країни необхідно звернути увагу на інвестиційні, кредитні, податково-бюджетні та організаційно-структурні аспекти. На думку автора, залучення довгострокових іноземних інвестицій дозволить зменшити вартість позик, диверсифікувати джерела фінансування і вдосконалити підходи до здійснення бізнес-процесів на основі змішання їх національних особливостей, знизити корупцію в прийнятті управлінських рішень, підвищити конкурентоспроможність туристичної галузі. Серед фіскальних стимулів інвестування пропонуються знижені податкові ставки, що сплачуються за спрощеною системою оподаткування, податкові пільги для окремих видів туризму, ефективно функціонують особливі економічні зони туристично-рекреаційного типу, організація яких буде заснована на аналізі зарубіжного досвіду, орієнтації на іноземних туристів, достатньої спеціалізації і сегментації даних утворень.

Також автором пропонується створення державної корпорації з особливо охоронюваних територій як альтернативи бюджетному фінансуванню заповідників, які в даний час перетворюються в національні парки, в першу чергу, в комерційних інтересах і без урахування принципів збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі. Крім того, з точки зору організаційно-структурних питань збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі рекомендується:

а) при розробці регіональних кластерів звертати увагу на такі аспекти, як координація стратегій маркетингу підприємств туризму і довгострокової регіональної політики, продовження туристичного сезону і необхідність формування регіональних освітніх кластерів в галузі туризму і сервісу, максимально

інтегрованих до відповідного регіонального туристично-рекреаційний кластер;

б) обмежувати імпорт, який знижує мультиплікативний ефект туристичної галузі (мається на увазі не тільки придбання імпортованих товарів для споживання туристами, але і імпорт будівельних матеріалів і обладнання, репатріація доходів і прибутку іноземними працівниками, відсотки за іноземними кредитами та інші витрати, понесені за кордоном);

в) у міру можливості скорочувати структурні витрати - витрати витрат туристів, які не досягають дестинації (наприклад, страхування туристів, бронювання, туроператорські і турагентські доходи і т.п.);

г) уникати зайвої залежності від туризму

Для оцінки рівня збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі інструменти і показники можна розділити на економічний, соціальний і екологічний блоки. В економічний блок входять інструменти державно-приватного партнерства, програми розвитку потенціалу туристичної галузі на регіональному рівні, фінансово-економічні переваги для малого, середнього і великого бізнесу, інвестиції та маркетинг туристичної діяльності. Соціальний блок включає доступність туристських послуг для населення регіону, кадрові забезпечення туристичної галузі, забезпечення безпеки і благополучного перебування туристів на території регіону, забезпечення засобами розміщення та залучення населення до роботи в туристичній галузі і рекреації. В екологічний блок включені інструменти визначення та нормування допустимого антропогенного навантаження, інструменти забезпечення якості навколишнього середовища через створення системи особливо охоронюваних природних територій, природоохоронний, промислово-екологічний і соціально-екологічний індекси. На основі показників, які оцінюють перераховані вище інструменти, формуються інтегральні показники збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі в тому чи іншому регіоні

Незважаючи на деякі спірні моменти у виборі показників, що характеризують окремі блоки, і в об'єктивності оцінки їх значимості в інтегральному показнику, дана методика пропонує комплексний інструмент оцінки та формування збалансованого розвитку потенціалу

національної туристичної галузі, який може бути взятий на озброєння українських органів державної влади на державному і місцевому (регіональному) рівні. Отже, незважаючи на складність і комплексність досліджуваного питання, вже є деякі напрацювання в сфері створення механізму збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі.

У концептуальній моделі збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі країни можна виділити підготовчий блок, блок формування та блок функціонування, де враховані екологічні, економічні та соціальні фактори (рис. 3).

Комплексна оцінка потенціалу туристичної галузі держави відбувається в рамках підготовчого блоку та виявлення на основі аналізу суб'єктів рекреаційного природо-господарювання та інфраструктури, які можуть бути включені до складу туристичної території, яка формується, з наступним визначенням її функціональної спеціалізації.

Підготовка плану заходів щодо розробки та реалізації концепції збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі здійснюється в процесі формування Дорожньої карти та моделювання на її основі основних сценаріїв збалансованого розвитку.

Зміст блоку формування та концептуальної моделі збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі полягає у визначенні складу індикаторів збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі, їх оцінці та визначення на основі отриманих даних результативності ефективності стратегічних напрямів збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі.

Реалізація блоку функціонування здійснюється за допомогою вибору оптимального інструментарію збалансованого розвитку, розробкою нормативно-правового забезпечення з метою: - сприяння розвитку підприємницької діяльності, диверсифікація продукції та послуг, підвищення їх якості; - розширення соціальної взаємодії державно-приватного партнерства та підприємницькими структурами, населення з метою забезпечення зростання якості життя населення;



Рис. 3. Концептуальна модель збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі

- еколого-економічне стимулювання в сфері природоохоронної діяльності, організаційно-правове забезпечення розвитку потенціалу туристичної галузі.

Реалізація розробленої моделі збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі дозволить надавати цілеспрямований вплив на внутрішнє середовище елементів

туристичної галузі, організацію туристичної та супутньої їй діяльності, яке спрямоване на отримання результатів, які очікуються в процесі ефективної взаємодії елементів із зовнішнім середовищем (контрагентами, найманими працівниками, державою, в рамках діючого нормативно-правового регулювання).

Висновки

В основі збалансованого розвитку потенціалу національної туристичної галузі лежать елементи, що враховують, специфіку туристичної галузі та спрямовані на реалізацію потенціалу еколого-економічних систем як країни так і окремих її регіонів.

Уявлення про збалансований розвиток потенціалу національної туристичної галузі стрімко змінюються в динаміці, в зв'язку зі зміною соціально-економічної ситуації в країні та її регіонах. У руслі цих змін відбувається трансформація змісту збалансованого розвитку потенціалу туристичної галузі в розрізі країни та її регіонів, що викликає необхідність дослідження регіональних особливостей

управління збалансованим розвитком. Виявлення особливостей управління збалансованим розвитком потенціалу туристичної галузі, з одного боку, і вивчення змін соціально-економічного становища країни та її регіонів, що сприяють забезпеченню збалансованого розвитку, з іншого боку, дозволяють узагальнити і ранжувати умови і фактори ефективного управління збалансованим розвитком регіону, що створить передумови для розробки цільових адресних рекомендацій, що дозволяють сконцентрувати управлінські рішення на вплив з урахуванням умов, що носять обмежувальний характер для регіонального розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Воробйова О. А., Дишловий І. М., Харічков С. К. Проблеми природокористування та сталого розвитку в рекреаційно-туристичній сфері : монографія. Одеса: НАН України, Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. 2009. 374 с.
2. Галушкіна Т. П., Грановська Л. М. Еколого-збалансовані пріоритети розвитку територій: концептуальні засади та організаційний механізм : монографія. Одеса: НАН України. Ін-т проблем ринку та економіко-еколог. дослідж. 2009. 371 с.
3. Жигула Л. Д. Экологический туризм: предпосылки зарождения, формирование, понятия и современные тенденции развития. Вологдинские чтения. 2008. № 8. С. 12-13.
4. Казарян А. А. Привлечение прямых иностранных инвестиций в российские туристско-рекреационные особые экономические зоны: автореф... канд. экон. наук. Москва. 2010. 22 с.
5. Коробейникова Я. С. Екологічні проблеми територій туристичних дестинацій. Екологічна безпека та збалансоване природокористування: науково-технічний журнал. №1 (7), 2013. С. 91 – 94.
6. Коптюг В. А. Будущее цивилизации и проблемы развития. URL : [http : // www.prometeus.nsc.ru/koptyug/library/1994-01.ssi](http://www.prometeus.nsc.ru/koptyug/library/1994-01.ssi).
7. Макаров М. Ю. Объективная необходимость перехода к устойчивому развитию туристских территорий. В мире научных открытий. Красноярск. 2015. №9.1(69). С. 352–364.
8. Максарова Е. М. Основные направления реализации принципов устойчивого развития в туризме. Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. 2008. № 85. С. 345-350.
9. Мошняга Е. В. Основные тенденции развития туризма в современном мире. Вестник РМАТ. 2013. № 3 (9). С. 20-33.
10. Пономарева И. Ю. Устойчивое развитие туризма и его влияние на социальные процессы. Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки. 2010. № 1. С. 209-215.
11. Хвесик М., Бистряков І. Парадигмальний погляд на концепт сталого розвитку України. Економіка України. 2012. № 6. С. 4–12.
12. Шимова О. С. Основные положения концепции устойчивого развития туризма. Устойчивый туризм: учеб.-метод. пособие. Минск: РИПО, 2014. 158 с.
13. Шкуратов О.І. Інвестиційна політика збалансованого розвитку аграрного сектора економіки. Збалансоване природокористування. 2012. № 1. С. 30-35.
14. World Commission on Environment and Development (2012), "The Future we want", New York, USA.

ЮХНОВСКАЯ Ю.А. *

* к.э.н., доцент, докторант каф. «Финансы и экономическая безопасность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика В. Лазаряна, e-mail: yuhnovskaj@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-1643-0825

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СБАЛАНСИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ ПОТЕНЦИАЛА НАЦИОНАЛЬНОЙ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

Цель. Разработка теоретических и практических положений и рекомендаций, направленных на формирование модели сбалансированного развития потенциала национальной туристической отрасли. **Методологическую основу исследования** составили системный подход, метод экономического анализа и экономического моделирования, методы, принятые в теории принятия решений. **Результаты.** В работе проанализированы теоретические подходы к определению понятия «устойчивое развитие потенциала национальной туристической отрасли» и выделены основные характерные черты и факторы влияния на формирование сбалансированности развития потенциала туристической отрасли; предложена концептуальная модель сбалансированного развития потенциала туристической отрасли Украины и ее регионов. **Научная новизна.** Уточненная дефиниция «сбалансированное развитие потенциала национальной туристической отрасли», определена взаимосвязь между ее компонентами на основе многокритериального подхода, что позволило определить перспективы сбалансированности развития потенциала туристической отрасли страны и ее регионов и пути их достижения. Сформирован концептуальную модель сбалансированного развития потенциала национальной туристической отрасли, основанной на реализации трех логически взаимосвязанных блоков: подготовительного, связанного с разработкой стратегической Дорожной карты сбалансированного развития, блока формирования состава индикаторов сбалансированности и блока функционирования, который направлен на выбор оптимального инструментария сбалансированного развития потенциала туристической отрасли. **Практическая значимость.** Использование приведенных предложений позволит властям и руководству туристических предприятий принимать научно обоснованные и организационные решения по устойчивому развитию потенциала туристической отрасли Украины на перспективу и способствовать укреплению туристического потенциала Украины, способствовать социально-экономическому сбалансированному развитию территорий и одновременно играть значительную роль в дальнейшем сбалансированном развитии туристической отрасли.

Ключевые слова: сбалансированное развитие; туристическая отрасль; потенциал; экономическая сбалансированность; социальная сбалансированность; экологическая сбалансированность

YUKHNOVSKAYA Y.O. *

*Candidate of Economic Sciences, Associate professor, doctoral student Department of Finance and Economic Security, The Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, e-mail: yuhnovskaj@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-1643-0825

THEORETICAL FUNDAMENTALS OF BALANCED DEVELOPMENT OF THE POTENTIAL OF THE NATIONAL TOURIST INDUSTRY

The purpose. Development of theoretical and practical provisions and recommendations aimed at forming a model of balanced development of the potential of the national tourism industry. **Method.** basis of the study was a systematic approach, the method of economic analysis and economic modeling, methods that are accepted in the theory of decision making. **The Results.** The paper analyzes the theoretical approaches to defining the concept of "balanced development of the potential of the national tourism industry" and identifies the main characteristics and factors influencing the formation of balanced development of the potential of the tourism industry; a conceptual model of balanced development of the potential of the tourism industry of Ukraine and its regions is proposed. **Scientific novelty.** The definition of "balanced development of the potential of the national tourism industry" has been clarified, the relationship between its components has been determined on the basis of a multi-criteria approach, which allowed to determine the prospects of balanced development of the tourism industry and its regions and ways to achieve them. A conceptual model of balanced development of the potential of the national tourism industry has been formed, which is based on the implementation of three logically interconnected blocks:

preparatory, related to the development of a strategic Roadmap for balanced development, the block of forming indicators of balance development of the potential of the tourism industry. **The practical significance.** The use of these proposals will allow the country's authorities and the management of tourism enterprises to make scientifically sound and organizational decisions on sustainable development of the potential of Ukraine's tourism industry in the future and will strengthen Ukraine's tourism potential, promote socio-economic sustainable development and play a significant role industry.

Keywords: balanced development; tourism industry; potential; economic balance; social balance; ecological balance

REFERENCES:

1. Vorobjova, O.A., Dyshlovyj, I.M. and Kharichkov, S.K. (2009), *Problemy pryrodokorystuvannia ta staloho rozvytku v rekreatsijno-turystychnij sferi* [Problems of nature use and sustainable development in the recreational and tourist area], IPREED, Odesa, Ukraine.
2. Halushkina, T.P. and Hranovska, L.M. (2009), *Ekoloho-zbalansovani priorytety rozvytku terytorij: kontseptual'ni zasady ta orhanizatsijnyj mekhanizm* [Ecologically-balanced priorities for the development of territories: conceptual foundations and organizational mechanism], IPREED, Odesa, Ukraine.
3. Жигула Л. Д. Экологический туризм: предпосылки зарождения, формирование, понятия и современные тенденции развития. Вологодские чтения. 2008. № 8. С. 12-13.
4. Казарян А. А. Привлечение прямых иностранных инвестиций в российские туристско-рекреационные особые экономические зоны: автореф... канд. экон. наук. М., 2010. 22 с.
5. Коробейникова Я. С. Екологічні проблеми територій туристичних дестинацій. Екологічна безпека та збалансоване природокористування: науково-технічний журнал. №1 (7), 2013. С. 91 – 94.
6. Коптюг В. А. Будущее цивилизации и проблемы развития. URL: [http : // www.prometeus.nsc.ru/koptyug/library/1994-01.ssi](http://www.prometeus.nsc.ru/koptyug/library/1994-01.ssi).
7. Makarov, M.Ju. (2015), “Objective necessity of transition to sustainable development of tourist territories”, *V mire nauchnyh otkrytij. Nauchnyj zhurnal*, vol. 9.1, no. 69, pp. 352–364.
8. Максарова Е. М. Основные направления реализации принципов устойчивого развития в туризме. Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. 2008. № 85. С. 345-350.
9. Мошняга Е. В. Основные тенденции развития туризма в современном мире. Вестник РМАТ. 2013. № 3 (9). С. 20-33.
10. Пономарева И. Ю. Устойчивое развитие туризма и его влияние на социальные процессы. Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки. 2010. № 1. С. 209-215.
11. Khvesyk, M. and Bystriakov, I. (2012), “Paradigmatic view on the concept of sustainable development of Ukraine”, *Ekonomika Ukrainy*, vol. 6, pp. 4–12.
12. Шимова О. С. Основные положения концепции устойчивого развития туризма. Устойчивый туризм: учеб.-метод. пособие. Минск: РИПО, 2014. 158 с.
13. Shkuratov, O.I. (2012), “Investment policy for balanced development of the agrarian sector of the economy”, *Zbalansovane pryrodokorystuvannia*, vol. 1, pp. 30–35.
14. World Commission on Environment and Development (2012), “The Future we want”, New York, USA.

Стаття надійшла до редакції: 30.04.2020

Received: 30 April 2020

УДК 33:338:338.24

ДВІГУН А.О.*

* доктор економічних наук, професор, головний консультант центру регіональних досліджень, Національний інститут стратегічних досліджень, e-mail: dvigun.alla@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-0168-8682

РЕФОРМА АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОГО УСТРОЮ В УКРАЇНІ ЯК ЧИННИК ЗМІЦНЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

У статті досліджено питання реформи адміністративно – територіального устрою в Україні як чинника зміцнення територіального розвитку. Дана оцінка тенденцій процесів децентралізації в Україні та ефективності виконання місцевими органами влади децентралізованих функцій за показниками обсягів отриманих на відповідній території доходів та обсягів видатків, обсягів власних доходів, обсягів інвестицій, частки коштів місцевих бюджетів у структурі капітальних інвестицій, створення ЦНАПів та деяких інших показниках. Запропоновано низьку рекомендацій щодо територіального розвитку в умовах дії нового адміністративно-територіального устрою в Україні. **Мета.** Мета статті - дослідити особливості реформи адміністративно – територіального устрою в Україні та визначити її вплив на зміцнення територіального розвитку. **Методика.** У процесі дослідження використано емпірично теоретичний метод, заснований на аналізі статистичних даних, синтезі соціально-економічного стану територіального розвитку та розвитку громад, структурний метод; порівняльного аналізу; абстрактно-логічного узагальнення. **Наукова новизна.** Дослідження та отримані наукові результати присвячені новітнім тенденціям територіального розвитку в умовах впровадження в Україні наступного етапу адміністративно-територіальної реформи. **Результати.** Для досягнення зміцнення територіального розвитку в умовах становлення нового адміністративно-територіального устрою запропоновано рекомендації, які можуть бути використані органами державної та місцевої влади.

Ключові слова: децентралізація, доходи місцевих бюджетів, адміністративно-територіальний устрій, нові райони, громади.

Постановка проблеми

5 серпня 2020 року Кабінет Міністрів України затвердив Державну стратегію регіонального розвитку на 2021-2027 роки (ДСРР), проект якої розроблено Мінрегіоном на виконання Закону України «Про засади державної регіональної політики» та Указу Президента України від 20 вересня 2019 р. № 713 «Про невідкладні заходи щодо забезпечення економічного зростання, стимулювання розвитку регіонів та запобігання корупції».

Завданнями Стратегії визначено:

- посилення інтегруючої ролі міських агломерацій, що є територіями концентрації населення, капіталу та бізнесу, а також центрами тяжіння для навколишніх територій;
- формування механізмів щодо підвищення використання потенціалу малих та середніх міст, як центрів економічного зростання;
- розвиток монофункціональних міст, де внаслідок занепаду профільних галузей

спеціалізації сформувалися негативні тенденції соціально-економічного розвитку; - сприяння розвитку малого та середнього підприємництва, диверсифікація сільськогосподарського виробництва, відновлення традиційних місцевих ремесел для розвитку сільських територій.

В Меті та стратегічних цілях Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки зроблено акцент на тому, що розвиток та єдність, орієнтовані на людину, повинні бути реалізовані в децентралізованій Україні з ефективним багаторівневим врядуванням. Тобто невід'ємною частиною державної регіональної політики та регіонального розвитку в Україні є ефективність процесів децентралізації та реформування адміністративно-територіального устрою. Реформа децентралізації є частиною стратегії територіального розвитку та державного управління загалом. Саме децентралізація формує потенційні інструменти здійснення ефективнішої політики регіонального розвитку [13] завдяки спроможності повніше

охоплювати та оптимально залучати в економічний оборот місцеві ресурси, забезпечувати гнучкість та адресність підходів до мотивації територіального розвитку. Саме децентралізація є ефективним інструментом стимулювання соціально-економічного розвитку територій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питанням досліджень децентралізації як чинника зміцнення територіального розвитку, її фінансовій складовій присвячено чимало праць відомих вчених: Б. Данилишин [3], З. Варналій [2], Я. Жаліло [5], К. Мороз [7], О. Дем'янчук [4], К. Морган [13], Харбергер [12].

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

Дослідити особливості реформи адміністративно – територіального устрою в Україні та її вплив на зміцнення територіального розвитку.

Виклад основного матеріалу

Децентралізація визначає нові акценти у діяльності центральних урядів: координації та вирівнювання політичних цілей; моніторинг успішності регіонів та громад; забезпечення збалансованого комплексного розвитку та планування територій [8].

Реформування територіальної організації влади формує можливості забезпечення умов життєдіяльності на якісно новому і вищому рівні, а ефективний механізм розподілу повноважень і відповідальності за рівнями управління, має оптимізувати спроможність відповідних органів влади та органів місцевого самоврядування надавати послуги громадянам, створювати умови для ефективного соціально-економічного розвитку, міжнародного співробітництва територій.

Останніми роками спостерігалася тенденція суттєвої активізації процесів децентралізації в Україні, які мали наростаючий ефект, і у 2019 році. У 2019 році утворено 223 ОТГ, що перевищує кількість створених ОТГ у 2018 році майже на 50%; дуже позитивною також була динаміка приєднання громад до ОТГ та міст обласного значення (понад 100 ОТГ приєдналися до 44 міст обласного значення,

та майже 250 сусідніх сільських та селищних рад приєдналися до 100 ОТГ). У результаті добровільного об'єднання громад у 2015 – 2019 роках укрупнено 3700 місцевих бюджетів. Завдяки реформі міжбюджетних відносин (станом на сьогодні) 872 територіальних громади мають новий рівень бюджетних повноважень і відносин з державним бюджетом.

Найбільш динамічними показниками реформи у 2019 році, за даними моніторингу децентралізації [6], були:

1. Співробітництво громад: на початок 2019 року громади уклали 296 договорів про співпрацю, а на початок 2020 року – 530 договорів (кількість договорів про співробітництво збільшилась майже удвічі);

2. Створення центрів надання адміністративних послуг: 775 ЦНАП на початок 2019 року, 806 ЦНАП – на початок 2020. Більшість з нових центрів відкрито саме в об'єднаних громадах;

3. Позитивна динаміка показників фінансової децентралізації 2019 року: на 14% збільшилися власні доходи загального фонду місцевих бюджетів, на 23,4% – доходи загального фонду місцевих бюджетів на одного мешканця, на 40,4% – видатки на будівництво та регіональний розвиток на одного мешканця;

4. Динамічне збільшення державної фінансової підтримки місцевого та регіонального розвитку. У 2019 році порівняно з 2014 роком, державна фінансова підтримка місцевого та регіонального розвитку була більшою у 41,5 рази. У 2014 році на ці цілі спрямовувалася лише субвенція на соціально-економічний розвиток у розмірі 0,5 млрд грн. з 2016 року – додано субвенцію на інфраструктуру ОТГ, з 2017 року почали виділяти кошти на будівництво спортивних об'єктів, субвенцію на розвиток медицини у сільській місцевості та кошти на підтримку секторальної регіональної політики. У 2019 році додано субвенцію на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання доріг загального користування місцевого значення в сумі 14,7 млрд. грн. Сумарно за період з 2015-2019 рр. із Державного Бюджету України на реалізацію програм і проектів регіонального розвитку коштами ДФРР виділено 23 млрд. грн., а субвенція на соціально-економічний

розвиток окремих територій склала 20 млрд. грн.

5. Рівень фінансової забезпеченості об'єднаних громад є одним із головних аспектів у питаннях визначення спроможності ОТГ, і має ознаки значного покращення.

Зміни у Бюджетному та Податковому кодексах України надали місцевим бюджетам понад 50 нових джерел фінансових надходжень. За рахунок отримання додаткових надходжень (в першу чергу, 60 % податку від доходів фізичних осіб та 100 % земельного податку) бюджети ОТГ в середньому по країні виростили у 2-4 рази, при цьому в окремих громадах зафіксовано зростання у 5-10 разів.

Ефективність виконання місцевими органами влади децентралізованих функцій, серед іншого, залежить від обсягів отримуваних на відповідній території доходів або від суми коштів, що надається центральною владою на виконання делегованих повноважень. Виокремимо такі тенденції ефективності діяльності ОТГ у 2019 року по окремих фінансових показниках [6]:

- усього за підсумками 2019 року до бюджетів ОТГ надійшло 39,4 млрд. гривень, а видатків із загального фонду бюджетів ОТГ було проведено на суму 57,0 млрд. гривень. За показником доходів на 1 особу населення (співвідношення обсягу надходжень доходів загального фонду без трансфертів до кількості мешканців відповідної ОТГ), який характеризує фінансовий потенціал ОТГ, спроможність забезпечувати громаду за рахунок ресурсів, які генеруються виключно на її території, середній по всіх ОТГ дохід становив 4737,7 грн/особу. Перевищено цей показник по 266 ОТГ (33%), найбільшу кількість з яких складають громади з населенням до 5 тис. осіб (108 громад) та від 5 до 10 тис. осіб (81 громада), а також ОТГ міст обласного значення (при цьому у 50% ОТГ міст обласного значення цей показник перевищує за середній майже на третину).

- найвищі показники обсягів власних доходів в середньому на 1 ОТГ мають ОТГ – міста обласного значення (418,5 млн. грн.) та ОТГ з чисельністю населення понад 15 тис. осіб (87,2 млн. грн.). Найнижче середнє значення цього показника – для ОТГ з населенням менше 5 тис. осіб – лише 16,2 млн. грн.

- розрахунки за показником «рівень дотаційності бюджетів» (співвідношення обсягу базової чи реверсної дотації до суми доходів загального фонду ОТГ без урахування субвенцій з державного бюджету) свідчать, що найменш залежними від дотацій з державного бюджету є громади міст обласного значення (не перевищує 9% у жодній ОТГ міст обласного значення)

- обсяги капітальних видатків відображають спроможність ОТГ забезпечувати соціально-економічний розвиток, можливості для реалізації проектів інфраструктурного розвитку, створення матеріальних активів або отримання відповідного соціального ефекту. За підсумками 2019 року із бюджетів ОТГ було проведено капітальних видатків на суму 12,8 млрд. гривень. Середній обсяг видатків по всіх ОТГ із розрахунку на одного мешканця склав 1 546,6 грн. Найкращі досягнення по цьому критерію у групі ОТГ з кількістю населення до 5 тис. осіб (по окремих ОТГ, що входять до цієї групи, значення цього показника в 10 раз перевищує середній обсяг) та ОТГ міст обласного значення.

6. Фінансова децентралізація в Україні суттєво прискорила динаміку інвестиційної діяльності.

У 2019 році відбулося зростання частки коштів місцевих бюджетів у структурі капітальних інвестицій на 0,9 % та збільшено обсяги інвестицій, які залучаються в регіональній економіці: капітальні інвестиції зросли у 21 регіонах та в цілому по Україні (індекс 116,4%); прямі іноземні інвестиції зросли у 23 регіонах та в цілому по Україні (індекс 108,8 %). Обсяг капітальних інвестицій на одну особу в середньому по Україні у 2019 році становив 13180,8 гривень. При цьому, територіальна диспропорція щодо обсягів капітальних інвестицій на одну особу зменшилася проти 2018 року з 51,6 раз до 46,8 раз [6].

Вирішальним щодо реформування адміністративно-територіального устрою та децентралізації влади в Україні опинився 2020 рік. Цього року Уряд і Парламент прийняли рішення, які дають змогу масштабувати децентралізацію на усю країну. У червні завершився процес створення 1470 спроможних громад, а у липні були сформовані 136 нових районів [1], в яких ЦВК вже призначила вибори до 119

районних рад по усій території України, крім 10 районів Криму та 7 районів, що знаходяться на тимчасово окупованій території Донецької та Луганської областей [9].

Після виборів 25 жовтня 2020 року та з нового бюджетного періоду всі громади будуть рівними за статусом і матимуть прямі міжбюджетні відносини з державою, та матимуть однакові повноваження та ресурси, незалежні від районного рівня. Звичайно, ідеальний підхід, коли громади заберуть на утримання та управління з районного рівня все майно спільної комунальної власності, а це десятки тисяч об'єктів спортивної інфраструктури, охорони здоров'я, культури та соціальних послуг. Проте водночас такий перехід неможливий. Зрештою, не кожна громада, на території якої знаходиться районна лікарня, зможе і захоче взяти її у комунальну власність та фінансувати з власного бюджету. Тому, щоб не залишити "нічийними" такі питання, як утримання малих групових будинків, окремих районних лікарень, соціальний супровід людей, позашкільця, стадіони, координація роботи у надзвичайних ситуаціях, будуть існувати відповідні РДА та районні ради.

В ліквідованих районах вибори депутатів районних рад проводитися не будуть. А повноваження депутатів районних рад у ліквідованих районах, припиняються в день набуття повноважень депутатів районних рад, обраних на перших виборах до районних рад у нових районах.

Методологія формування районів ґрунтується на чіткій місії — забезпечення ефективної виконавчої влади. Певна аналогія з громадами тут усе-таки є: якщо громади розвантажують райони, перебираючи на себе їх самоврядні повноваження, то нові райони повинні розвантажити обласний рівень, забравши на себе лівову частку повноважень територіальних органів центральних органів виконавчої влади. Тобто нові райони створюються виключно для того, щоб впорядкувати різні державні органи, які є на території: щоб у межах кожного району функціонували управління територіальних органів виконавчої влади – фіскальна служба, пенсійний фонд, соціальний захист, суд, поліція, прокуратура тощо. Важливо також, що для реалізації державних програм за рахунок коштів держбюджету повинен бути

окремий державний орган, який би забезпечував ефективність їхньої імплементації. Передбачається, що таким фактичним органом державної влади будуть районні державні адміністрації (звичайно, до внесення змін до Конституції України). Зрештою кожен район буде відповідати європейським вимогам системи статистики, яка застосовується до одиниць субрегіонального рівня. Відповідно, район матиме свої повноваження і джерела наповнення бюджету, і вони ніяк не перетинатимуться, як це діяло в чинній системі, з повноваженнями і ресурсами громад.

У формуванні хоч і меншої кількості, але спроможних органів управління зацікавлені й облдержадміністрації. Оскільки, у перспективі, районні державні адміністрації, особливо за відсутності районних рад, більше будуть схожі на префектури, то обласні держадміністрації де факто будуть схожі на виконавчі органи обласних рад, та отримають можливості зосередитися на специфічних чи складних завданнях, у т.ч. проектах регіонального розвитку. Така практика прискорить політичне сприйняття владних конструкцій і поліпшить їх закріплення в Основному Законі.

Всі послуги, які важливі для людини, зокрема послуги органів державної влади, будуть доступні онлайн або у центрах надання адміністративних послуг (ЦНАП). Відповідні ЦНАП повинні бути у кожній окремій громаді, тобто їх має бути не менше 1470. На сьогодні залишилося відкрити ЦНАП у трохи більше ніж 600 новостворених громадах.

Поряд з цим залишаються невирішеними деякі проблеми, які нестинуть певні ризики для реформи децентралізації та вимагають послідовного рішення задля забезпечення ефективної реалізації цілей адміністративно-територіальної реформи України. На нашу думку головними з них є:

1. Не врегульовані питання розмежування повноважень між органами місцевого самоврядування та органами державної виконавчої влади всіх рівнів та фінансового забезпечення реалізації цих повноважень. Відсутній компенсаторний механізм перекладених на місцевий бюджет державою повноважень, зокрема утримання закладів освіти та оплати праці працівників закладів

освіти, утримання професійно-технічних навчальних закладів;

2. Відсутній механізм створення нових районних державних адміністрацій;

3. Законодавчо не визначена інституція, яка має повноваження утворювати чи ліквідувати районні державні адміністрації;

4. Відсутній інституційний механізм державного нагляду за законністю в діяльності органів місцевого самоврядування;

5. Відсутнє законодавче регулювання відповідальності громад за збереження об'єктів культурної спадщини, що є на їх території;

6. Невідповідність формули розподілу освітньої субвенції до нового адмінтеруструю;

7. Відсутність коштів у місцевих бюджетах на будівництво нових дошкільних навчальних закладів, незабезпеченість місцями у дошкільних початкових закладах у зв'язку зі зростанням чисельності дітей дошкільного віку;

8. Відсутні нормативи щодо наповнюваності закладу загальної середньої освіти на різних рівнях освіти, гранична наповнюваність класів не дозволяє в громадах виконувати вимоги НУШ.

9. Проблеми утримання та фінансування районних лікарень в умовах нового адміністративно-територіального устрою;

10. Проблеми ефективного кадрового забезпечення управління розвитком громад в нових умовах. [10]

Висновки

Питання територіального устрою є на сьогоднішньому етапі розвитку України є ключовим. Територіальна основа - є фундаментом, на якому стоїть вся конструкція влади, і на якому будується ефективна система управління.

Україні, як і всім великим за населенням країнам, потрібні певні рівні систем управління: на базовому рівні – громада, як основа, на другому рівні – органи виконавчої влади. Повсюдність самоврядування повинна корелюватися з системою повсюдності виконавчої влади, яка потрібна в будь-якій країні. Тому райони – потрібні, без районів система управління в нашій країні не зможе функціонувати.

Реформа територіальної організації влади та місцевого самоврядування спонукає змінити умови економічного розвитку, державного фінансування, і що найважливіше, – суспільної самоорганізації. Такі повноваження, як управління освітою, первинною медициною, земельними ресурсами, сферою житлово-комунального господарства та іншими важливими напрямками життєдіяльності, передаються об'єднаним територіальним громадам. Стимулюється економічна активність і міжрегіональне співробітництво громад, залучення інвестицій. Місцеві ініціативи та ідеї отримують можливість швидше трансформуватися в чинники реальних змін. Децентралізація підтримує європейський вектор розвитку. [5]

Успішність реформи децентралізації влади на її наступному етапі залежить від:

- ефективності децентралізації на секторальному рівні: у сферах освіти, охорони здоров'я, соціального захисту, енергетики, громадського транспорту, питань громадської безпеки тощо, максимально використовуючи сучасні технології. Секторальна спеціалізація розширює функціональність громад та впливає на ефективність територіального розвитку.

- розвитку місцевих виробництв, які є потенціальним ресурсом нових джерел фінансування розвитку територій та ресурсом створення нових робочих міст, чинником підвищення конкурентоспроможності громад.

- підвищення інтегруючої ролі міст, як центрів економічного та соціального розвитку регіонів та громад за рахунок продукування інноваційних продуктів, концентрації інноваційно містких видів економічної діяльності.

- розвитку соціального підприємництва, як ефективного механізму підвищення ефективності антикризових заходів. Найбільш затребуваними інструментами соціального підприємництва є такі як: працевлаштування вразливих груп населення; соціальне підприємство у сфері сільського господарства та ремісництва; фінансування соціальних програм; розвиток території довкола продукту; вирішення екологічних та соціальних проблем, збереження довкілля та формування

ощадного використання та перерозподілу ресурсів.

- створення та законодавчого закріплення механізмів упровадження нового адміністративно-територіального устрою в Україні. В цьому напрямку, на нашу думку, потрібно зробити наступне: 1. Верховною Радою України прийняти Проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про місцеві державні адміністрації» та деякі інші законодавчі акти України щодо децентралізації та розмежування повноважень органів місцевого самоврядування; 2. Впровадити оптимальну систему нагляду за відповідністю актів органів місцевого самоврядування Конституції та законам України; 3. Законодавче врегулювати відповідальність громад за збереження об'єктів культурної спадщини; 4. Привести формулу розподілу освітньої субвенції у відповідність до нового адміністративно-територіального устрою (в частині перекриття територій міст обласного значення та районів; використання характеристик об'єднаних територіальних громад; формування нових територіальних громад в складі міст обласних центрів та сільських територій); 5. Розробити та

прийняти Державну програму зі співфінансування будівництва дошкільних навчальних закладів частково з державного, частково з місцевого бюджетів з урахуванням можливостей територіальних громад; 6. Розробити та впровадити механізм передачі районних лікарень громадам та надання додаткової дотації для можливості утримання громадами медичних закладів; 7. Розробити та прийняти державну Програму удосконалення системи надання адміністративних, комунальних послуг через ЦНАПи; 8. Визначити та закріпити в Бюджетному кодексі сталого відсотка видатків місцевих бюджетів, що має спрямовуватися на осучаснення кваліфікації службовців ОМС; 9. Удосконалити впровадження органами місцевого самоврядування положень Європейської хартії щодо участі молоді у суспільному житті на місцевому і регіональному рівні – передусім тих, які передбачають підготовку та залучення молоді до активного життя в громаді, таких як організація консультаційних центрів для молоді, молодіжних парламентів, форумів, рад з вирішення питань, що стосуються молоді, сприяння виробленню та реалізації молодіжних проектів, волонтерству тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Постанова Верховної Ради України № 3650 «Про утворення та ліквідацію районів» від 7.07.2020 р.
2. Варналій З.С. Вплив податкових канікул на конкурентоспроможність національної економіки: світовий досвід та Україна // Теоретичні та прикладні питання економіки. Вип. 23. URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/tppe/2010_23/Zb23_02.pdf.
3. Данилишин Б. М. Децентралізація у країнах ЄС: уроки для України / Б. М. Данилишин, В. В. Пилипів // Регіональна економіка. № 1. 2016. С. 5-11
4. Дем'янчук О. І. Децентралізація фінансових ресурсів місцевими бюджетами України / О. І. Дем'янчук // Наукові записки НУ «Острозька академія»; Нац. ун-т «Острозька академія». Острог, 2013. Вип. 21. 423 с. 139–143.
5. Жаліло Я.А., Двігун А.О., Шевченко О.В. та ін. Децентралізація влади: порядок денний на середньострокову перспективу: аналітична доповідь / за ред. Жаліло Я.А.-К: НІСД, 2019.-192 с
6. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/regional-dev/derzhavna-rehional-na-polityka/monitorynh/monitorynh-monitorynh/rejtingova-otsinka-regioniv/analiz-soczialno-ekonomichnogo-rozvy/>
7. Мороз К.В. Регіональні диспропорції у розподілі грошових доходів. / К.В. Мороз. Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. № 1118, вип. 86. 2014. сер. «Економічна». С.76-83.
8. Нудельман В.І. Для чого потрібні генплани територій.07 січня 2017 року // Українська правда [Електронний ресурс]. URL: <http://www.pravda.com.ua/columns/2017/01/7/7131578>
9. Постанова ЦВКУ від 14 серпня 2020 року № 176, Про призначення перших виборів депутатів районних рад на 25 жовтня 2020 року <https://act.cvk.gov.ua/acts/pro-priznachennya-pershih-vivoriv-deputativ-rayonnih-rad-na-25-zhovtnya-2020-roku.html>

10. Сайт Асоціації міст України. URL: <https://www.auc.org.ua/novyna/minfin-zvituye-pro-derzhavnyy-byudzhet-ukrayiny-za-2019-rik-u-interaktyvnomu-rezhymi>
11. OECD (2019), Making Decentralisation Work: A Handbook for Policy-Makers, OECD Multi-level Governance Studies, OECD Publishing, Paris. URL: <https://doi.org/10.1787/g2g9faa7-en>.
12. Harberger A.C. Taxation and welfare. / A.C. Harberger. Michigan: Little, Brown, 1974. 304 p.
13. Morgan, K. (2006), "Devolution and development: Territorial justice and the north-south divide", Publius, Vol. 36/1, pp. 189–206. URL: <http://www.jstor.org/stable/20184949>.

ДВИГУН А.А.*

* доктор экономических наук, профессор, главный консультант центра региональных исследований, Национальный институт стратегических исследований, e-mail: dvigun.alla@gmail.com, ORCID ID:0000-0002-0168-8682

РЕФОРМА АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УСТРОЙСТВА В УКРАИНЕ КАК ФАКТОР УКРЕПЛЕНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

В статье исследованы вопросы реформы административно - территориального устройства в Украине как фактора укрепления территориального развития. Дана оценка тенденций децентрализации в Украине и эффективности выполнения местными органами власти децентрализованных функций по показателям объемов полученных на соответствующей территории доходов и объемов расходов, объемов собственных доходов, объемов инвестиций, доли средств местных бюджетов в структуре капитальных инвестиций, создание ЦНАП и других показателях. Предложен перечень рекомендаций повышения эффективности территориального развития в условиях действия нового административно-территориального устройства в Украине. **Цель.** Цель статьи - исследовать особенности реформы административно - территориального устройства в Украине и определить ее влияние на укрепление территориального развития. **Методика.** В процессе исследования использованы эмпирически теоретический метод, основанный на анализе статистических данных, синтезе социально-экономического состояния территориального развития и развития общин, структурный метод, сравнительного анализа; абстрактно-логического обобщения. **Научная новизна.** Исследования и полученные научные результаты посвящены новейшим тенденциям территориального развития в условиях внедрения в Украине следующего этапа административно-территориальной реформы. **Результаты.** Для достижения укрепления территориального развития в условиях становления нового административно-территориального устройства предложены рекомендации, которые могут быть использованы органами государственной и местной власти.

Ключевые слова: децентрализация, доходы местных бюджетов, административно-территориальное устройство, новые районы, общины.

DVIHUN ALLA*

1 Doctor of Economic Sciences, Full Professor, chief consultant Sector of Regional Strategies Center for Regional Studies, The National Institute for Strategic Studies, e-mail: dvigun.alla@gmail.com, ORCID ID:0000-0002-0168-8682

REFORM OF THE ADMINISTRATIVE and TERRITORIAL STRUCTURE IN UKRAINE AS A FACTOR OF STRENGTHENING TERRITORIAL DEVELOPMENT

The article examines the issues of the reform of the administrative - territorial structure in Ukraine as a factor in strengthening territorial development. An assessment of the tendencies of decentralization in Ukraine and the effectiveness of local authorities' performance of decentralized functions in terms of the volumes of incomes and expenditures received in the respective territory, the volume of own revenues, the volume of investments, the share of local budget funds in the structure of capital investments, the creation of a centralized administrative unit and other indicators is given. A list of recommendations for improving the efficiency of territorial development in the context of a new administrative-territorial structure in Ukraine is proposed. **Goal.** The purpose of the article is to investigate the features of the reform of the administrative and territorial system in Ukraine and to determine its

impact on the impact on strengthening territorial development. **Method.** In the course of the study, an empirically theoretical method was used based on the analysis of statistical data, the synthesis of the socio-economic state of territorial development and the development of communities, a structural method, a comparative analysis; abstract logical generalization. **Scientific novelty.** The research and the obtained scientific results are devoted to the latest trends in territorial development in the context of the introduction in Ukraine of the next stage of the administrative-territorial reform. **Results.** To achieve the strengthening of territorial development in the context of the formation of a new administrative-territorial structure, recommendations are proposed that can be used by state and local authorities

Keywords: decentralization, local budget revenues, administrative-territorial structure, new districts, communities, gromadas.

REFERENCES

1. Postanova Verkhovnoyi Rady Ukrayiny «Pro utvorennia ta likvidatsiyu rayoniv». No. 3650. [Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine № 3650 "On the formation and liquidation of districts"]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/807-IX#Text> [in Ukrainian]
2. Varnaliy, Z.S. Vplyv podatkovykh kanikul na konkurentospromozhnist natsionalnoyi ekonomiky: svitovyy dosvid ta Ukrayina [The impact of tax holidays in the competitiveness of the national economy and world experience of Ukraine]. *Teoretychni ta prykladni pytannya ekonomiky – Theoretical and applied economic issues*. vol. 23. Retrieved from http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/tpe/2010_23/Zb23_02.pdf [in Ukrainian].
3. Danylyshyn, B.M. (2016). Detsentralizatsiya u krayinakh YeS: uroky dlya Ukrayiny [Decentralization in EU countries: lessons for Ukraine]. *Rehionalna ekonomika - Regional Economy*, 3, 5-11 [in Ukrainian].
4. Demyanchuk O. I. (2013), Detsentralizatsiya finansovykh resursiv mistsevymy byudzhety Ukrayiny [Decentralization in EU countries: lessons for Ukraine]. *Naukovi zapysky NU «Ostroz'ka akademiya» - Scientific notes of Ostroh Academy National University*; Vol. 21. 423, 139–143. [in Ukrainian].
5. Zhalilo Ya.A., Dvigun AO, Shevchenko OV etc. (2019). *Decentralizatsiya vlady: poryadok denniy na seredn`ostrokovu perspektyvu: analitychna dopovid`* [Decentralization of power: the order of the medium term: an analytical report]. Kyiv: NISD. [in Ukrainian].
6. *Ministerstvo rozvytku hromad ta terytoriy Ukrayiny, [Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine]*. Retrieved from: <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/regional-dev/derzhavna-rehionalna-polityka/monitorynh/monitorynh-monitorynh/rejtingova-otsinka-regioniv/analiz-soczialno-ekonomichnogo-rozvy/>.
7. Moroz K.V. (2014), Rehional'ni dysproportsiyi u rozpodili hroshovykh dokhodiv. [Regional disparities in the distribution of monetary income]. *Visnyk Kharkivs'koho natsional'noho universytetu imeni V.N. Karazina. - Bulletin of VN Karazin Kharkiv National University*, series "Economic" 1118. Vol. 86. ser. «Ekonomichna». 76-83. Retrieved from: <https://periodicals.karazin.ua/economy/article/view/5411>
8. Nudel'man V.I. (2017, January 7), Dlya choho potribni henplany terytoriy // Ukrayins'ka Pravda, [Online], available at: <http://www.pravda.com.ua/columns/2017/01/7/7131578>
9. CEC Resolution of August 14, 2020 № 176, On calling the first elections of district council deputies to October 25, 2020 <https://act.cvk.gov.ua/acts/pro-priznachennya-pershih-viboriv-deputativ-rayonnih-rad-na-25-zhovtnya-2020-roku.html>
10. Sayt Asotsiatsiyi mist Ukrayiny, [Online], available at: <https://www.auc.org.ua/novyna/minfin-zvituye-pro-derzhavnyy-byudzhety-ukrayiny-za-2019-rik-u-interaktyvnomu-rezhymi>
11. OECD (2019), Making Decentralisation Work: A Handbook for Policy-Makers, OECD Multi-level Governance Studies, OECD Publishing, Paris, [Online], available at: <https://doi.org/10.1787/g2g9faa7-en>.
12. Harberger A.C. (1974), Taxation and welfare. / A.C. Harberger. Michigan: Little, Brown. 304 p.
13. Morgan, K. (2006), "Devolution and development: Territorial justice and the north-south divide", Publius, Vol. 36/1, pp. 189–206, available at: <http://www.jstor.org/stable/20184949>.

Стаття надійшла до редакції: 29.03.2020

Received: 29 March 2020

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТРАНСПОРТУ

УДК 656.07

АКСЕНОВ И.М.*

*д.е.н., проф., Дніпровський університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, e-mail: aksell73@ukr.net

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД И СИСТЕМНЫЙ АНАЛИЗ В МАРКЕТИНГО-ЛОГИСТИЧЕСКОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Цель. С целью стабилизации и развития экономики предложено перейти на системный подход к использованию в менеджменте комплекса инструментов маркетинга и логистики – на маркетинго-логистический менеджмент. Уточнены понятия: системный подход, системный анализ и маркетинго-логистический менеджмент. **Методика:** Для решения проблем проанализированы публикации отечественных и иностранных ученых, предложены рекомендации, которые могут использовать менеджеры и ученые в их решении при применении в маркетинго-логистическом менеджменте. **Результаты:** В статье исследованы сущность, системности, системного подхода и системного анализа и понятия «система», которые могут использоваться для совершенствования менеджмента в отраслях и их субъектах хозяйствования. **Научная новизна:** Обоснована актуальность перехода на современный маркетинго-логистический менеджмент. Использование его учеными и менеджерами-руководителями позволить им решать экономические проблемы наиболее эффективным способом. **Практическая значимость:** Результаты исследования могут использоваться в работе институций, в которых разрабатываются методология совершенствования менеджмента.

Ключевые слова: маркетинг, менеджмент, логистика, система, системный подход и системный анализ.

Изложение основного материала исследования

Решение задачи о системном подходе к менеджменту, в отличие от любого другого, в значительной степени предопределяется сущностью понятия «система» и системность. Понятий — множество и они широко распространены во всех без исключения науках и в практике. В настоящее время понятие «система» используется в многочисленных вариантах и значениях, что осмыслить его содержание очень трудно. В публикациях приводится более сотни трактовок, но четкого понятия «система» нет потому, что в мире множество систем их можно систематизировать по разным факторам влияния и другим особенностям, но четкого определения этого понятия пока что не выработано.

Системность не столько состояние, сколько процесс. Это явление свойственно и мышлению человека, его знаниям,

деятельности, которые могут быть более или менее системны. Поэтому появление проблем — это сигнал о недостаточной системности мышлению менеджера и «не системности его деятельности в институции, а решение проблемы – результат повышения эффективности ее функционирования» [6].

Исследованием систем занимались многие отечественные и зарубежные ученые и каждый формулировал понятие «система». Приведем некоторые из них.

Ф. Энгельс: «систему можно определить как ограниченное множество взаимодействующих элементов». П.А. Козлов возражает против такой формулировки: «Тогда системой с полным основанием можно назвать дверь с дверной рамой – множество ограниченное, и элементы взаимодействуют»....

В.Н. Сагатовский система: «любой предмет, созданный человеком, есть система. Например, первобытный человек,

изготавливавший каменный топор или лук, уже имел дело с системами».

Академик, математик Н.Н. Моисеев: «система» относится к числу тех, для которых трудно дать аккуратное определение. Для наших целей достаточно того интуитивного понятия системы, которое имеется у каждого, изучающего предмет».

Философ А.Н. Аверьянов писал: «действительно, если сопоставить все определения системы, то обнаруживается, что под системой подразумевается: 1) куча камней; 2) атом; 3) толпа; 4) организм; 5) машина; 6) общество; 7) вселенная; 8) мышление и т.д. «Но в куче камней, толпе нет взаимодействующих элементов со связями между ними. Удалите несколько камней и куча останется. Если толпу покинут несколько человек толпа останется».

Утверждая, что неорганизованные совокупности являются системами, хотя и не целостными, ученые исходят из следующих соображений:

1) неорганизованная совокупность состоит из элементов;

2) элементы данной совокупности определённым образом связаны между собой, неважно, что эта связь носит внешний или случайный характер».

На основе такого размытого и практически бессодержательного определения понятия «система» трудно ожидать серьёзных результатов от исследований. (П. Козлов).

Л. Бергаланфи - система «нечто такое, что может изменяться с течением времени», «любая совокупность переменных..., свойственных реальной машине» Росс Эшби - это «множество элементов с отношениями между ними и между их атрибутами». В А. Лекторская и В. Н. Садовский: «система — это совокупность элементов, организованных таким образом, что изменение, исключение или введение нового элемента закономерно отражаются на остальных элементах». Топоров В.Н.: система — это «взаимосвязь самых различных элементов», «все, состоящее из связанных друг с другом частей». Месарович М.: система — это «отображение входов и состояний объекта в выходах объекта» (и т.п.) [7].

П. Н. Орловский в [5] даёт такое понятие «система» – это ограниченное множество взаимодействующих элементов со связями между ними, наложенными (определёнными)

условиями проблемы, для решения которой создается система. Некая своеобразная система — это совокупность объектов, создаваемая для решения конкретной проблемы и достижения цели... Инородные элементы не должны входить в систему. Их появление в ней или наличия завершается либо ее перерождением или отторжением, либо гибелью».

В реальной жизни не бывает явлений и проблем сугубо однородных, т.е. чисто физических, химических и т.п. — это только выбранная ученым точка зрения на них. Все явления, образно говоря, — это настолько удачная смесь, что из нее подчас довольно трудно выделить (или только распознать) компоненты. По образному выражению писателя-фантаста П. Андерсона: «Проблема, сколь сложной она бы не была, станет еще сложнее, если на нее правильно посмотреть» Система создается для решения определенной проблемы [5].

В соответствии с различными классами задач познания действительности или воздействия на нее, согласно [5] выделяются три класса систем:

1) взаимосвязанного комплекса материальных объектов (такой подход удобен при исследовании природных объектов или процессов материального производства);

2) состоящих из двух частей: набора материальных объектов, а с другой стороны — информация об их состояниях (такой подход принят в описании процессов управления материальным производством);

3) чисто информационные, как некоторый комплекс соотношений, связей, информации (такой подход используется в задачах, связанных с социально-экономическими отношениями и процессами управления).

Чрезвычайно важную роль играет структура системы. В зависимости от ее знания классифицируют проблемы системы. Если структура известна, то задача исследователя сводится к определению значения переменных, отображающих элементы и их отношения. При исследованиях желательно определять количественные отношения в системе. Если структура известна лишь частично, проблема приобретает качественный характер и система называется слабоструктурированной [5-7].

К исследованию системы, ее свойств и параметров менеджеры приступают после определения класса и задач.

Транспортный комплекс — сложная, условно дискретная (так как множество ее возможных состояний сводится к счетному), динамическая детерминированно-вероятностная (смешанная) открытая система (С), состоящая из элементов (звеньев — З), взаимосвязанных в едином процессе организации менеджмента технологиями, грузо-, пассажиро- потоками и потоками, сопутствующими перевозкам. Задачи менеджеров звеньев объединены внутренними и (или) внешними целями.

Рассматриваемый комплекс характеризуется такими особенностями:

♦ многообразием структуры, включающей в себя многочисленные элементы — звенья С (департаменты, службы, дирекции по перевозкам, вокзалы, станции, локомотивные и вагонные депо, подвижной состав, технические пассажирские станции и др.), имеющие между собой множество различных связей;

♦ многообразием критериев оценки. Например, процесс качества перевозок оценивается такими критериями, как работоспособность, экономическая эффективность, уровень удовлетворения запросов (требований) клиентов, социальных потребностей персонала, требований экологии, пожаробезопасности, обеспечения безопасности пассажиров и др.;

♦ вероятностным характером производственных процессов — не только из-за случайности формирования грузо- и пассажиро- потоков, но и вследствие возникновения непредсказуемых помех (выход из строя локомотивов, вагонов, терминалов АСУ, поломка оборудования и др.). Сюда добавляются и случайности, возникающие при нарушении норм технологического процесса работы станций, вокзалов и т. д. (форс мажорные факторы). Здесь же, кроме вероятностных событий, могут иметь место и события детерминированные, появляющиеся в процессе выполнения технологических операций, плановых заданий и повседневных функций сотрудниками подразделений;

♦ различием природы элементов и подсистем (локомотивные и поездные

бригады, персонал станций, аэропортов, вокзалов и др.).

В транспортном комплексе имеют место такие подсистемы:

- техническая (транспортные средства, оборудование, машины и др.). Изменение грузо- и пассажиро- потоков, износ подвижного состава, терминалов АСУ и т. п. требуют своевременной замены и пополнения (обновления);

- технологическая — набор правил и навыков, определяющих продолжительность и последовательность выполнения отдельных функций, операций и процессов (на вокзалах, в аэропортах и др.);

- совместного (согласованного) труда, наличие которой позволяет менеджерам обеспечивать оптимальную организацию трудовой деятельности во всех звеньях системы «транспортный комплекс» для достижения поставленных целей, определенную меру разделения труда между отдельными подразделениями, объектами, группами, необходимое количество и качество персонала; установление полномочий и ответственности при выполнении обязанностей и др.;

- экономическая. Ее назначение для менеджеров — обеспечивать единство всех процессов и связей «С»;

- социальная — связь людей и подразделений в процессе производственной деятельности. Отдельные подразделения транспортного комплекса, группы коллективов ставят различные цели и стремятся достигать их. Социальные мероприятия менеджерами должны быть направлены на объединение усилий для достижения намеченных целей и обеспечение общих интересов;

- организации производственной деятельности. Ее применение дает менеджерам возможность обеспечить рациональное использование персонала, техники, устройств, оборудования и подвижного состава в целях достижения высокой работоспособности системы — «транспортный комплекс», производительности труда и экономической эффективности.

Параметрами системы называют такие переменные, значения которых считаются неизменными при решении конкретной задачи. Изучить систему — значит

определить ее элементы, выразить их переменные, найти их значения и выделить. Главный компонент (элемент) системы «транспортный комплекс» — перевозки (основная продукция) [5].

Сложной системой является и железнодорожный транспорт — основной в транспортном комплексе. С одной стороны — это система, целостный структурный объект с единым управлением. А с другой — подсистема системы «транспортный комплекс». Как в системе, менеджеры здесь организуют поддержание стабильности выполнения перевозок вопреки воздействиям внешней среды. А как в подсистеме, должны подчинять свой характер работы требованиям системе «транспортный комплекс». Требования противоречивые. В первом случае железнодорожному транспорту наиболее удобен неизменяемый ритм, ибо переходные процессы в такой сильно структурно и функционально связанной системе весьма затратны. А во втором — требуется гибкая технология транспортного процесса (применение инструментов логистики) [1,6,9].

Дальнейший прогресс жизненного уровня населения в Украине и развитие экономики будут определяться в основном наукой и искусством менеджмента путем системного использования комплекса инструментов маркетинга и логистики, а не успехами отдельных наук, которые, безусловно, будут иметь положительное, но в то же время «локальное» значение [1]. «Во многих случаях выгоднее реализовать мероприятия по совершенствованию менеджмента, т.е. идти по пути интенсификации производства, чем осуществлять развитие материальной базы за счет наращивания ее мощностей (экстенсивный путь развития)» [5]. Особенно актуально это сейчас, в период экономического и политического кризиса в стране, развития рыночных отношений, роста конкуренции на рынках и коренного изменения всего уклада жизни общества.

Теоретическую базу современного менеджмента составляет системный подход, а его применение требует новой методологии — системного анализа для описания моделей объектов исследования (например, поведения потребителей) и принятия управленческих решений с учетом роста конкуренции в борьбе за потребителей, совершенствования

рыночных отношений, а также использования опыта формирования систем.

При анализе соотношения целого и части с использованием системного подхода, определяющая роль принадлежит целому. Кроме того, использование системного подхода дает менеджеру возможность спрогнозировать, как будет развиваться система, если изменится внешняя среда или какая-нибудь из частей целой системы. Решение проблем на основе системного подхода является логическим следствием развития у исследователей системного мышления, т.е. специфического взгляда на природу воспитываемого также ею самой, т.к. системность, всеобщее свойство материи неотделимое от природы и процессов во вселенной. Поэтому системность органически присуща человеческой практике и мышлению [4-7].

Важная роль системному подходу и его методологии СА отводится, прежде всего, в принятии оптимальных решений. «Не каждое решение ведет к успеху.

Оно должно быть не любым, а оптимальным. Но нельзя принять оптимального решения в рамках предметного знания!» [7]. Быстрые решения, принимаемые Президентом, некомпетентным правительством (одно уже ушло на свалку истории) и депутатами ВР, севшими не в свои сани, указывают на то, что в стране решается не та задача. Системный подход к решению проблем — одно из важнейших интеллектуальных свойств человека. Следовательно, всем менеджерам-руководителям и ученым, системный подход необходимо взять на вооружение и последовательно проводить его в жизнь.

Системный подход иначе называют — принципом **системного движения**. Исполнение его менеджерами на практике дает им возможность определять не только цель и новые задачи, но и характер всей управленческой деятельности (технической, технологической, научной, экономической и организационной), совершенствование которой обусловлено самой природой, — например, экономическим значением грузовых и социальной значимостью пассажирских перевозок.

Самый главный системообразующий фактор — это фактор цели. Различным целям могут соответствовать разные системы,

сформированные на одном и том же объекте исследования. Например, в системе «пассажирские перевозки» системообразующим фактором цели может быть «обеспечение эффективности их функционирования — за счет системного подхода к использованию комплекса инструментов маркетинга и логистики в менеджменте».

При традиционном подходе построение системы осуществляется путем последовательного целенаправленного перехода от общего к частному, а при системном, — путем слияния компонент системы, создаваемых отдельно, от частного к общему. Причем исследуемый объект выделяется из окружающей среды целиком (вырезается из цельной системы). Например: пассажирское хозяйство вырезается — из сложной целой системы «Укрзализниця», из системы «пассажирское хозяйство» — ее компоненты (департаменты, службы, и другие подразделения). Окружающая среда формируется из элементов, которые оказывая определенное влияние на систему, могут в нее не входить (например, вышестоящая администрация и ее приказы, местные органы власти и их распоряжения в адрес транспортного субъекта хозяйствования др.)

Если рассматривать сложную целую систему — пассажирский департамент, то можно выделить здесь новые системы или подсистемы (ее компоненты — вокзалы, депо, «пассажирские перевозки» и др.). При этом, если из департамента выделить в качестве объекта исследования — «пассажирские перевозки», как систему или подсистему, то необходимо учитывать ее влияние на действие всех других компонент сложной системы «УЗ». Поэтому для обоснования оценки любого решения с позиции департамента необходимо определить все существенные взаимосвязи как исследуемой системы, установив их влияние на поведение сложной системы «УЗ», а не только ее части. Это справедливо и для других систем транспортного комплекса (и отраслей). Вне системы «перевозки», как и любой другой, всегда существует окружающая среда, воздействующая на нее, как на систему. Чтобы определить, что входит в контур (границы) системы и что в окружающую среду необходимо использовать принцип доказательств от противного. Если система

сможет работать без какого-то элемента, выполняя свои основные функции, то элемент не должен входить в систему, если нет, то да.

Например, пассажирский поезд — это система, состоящая из группы вагонов и прицепленного к ним локомотива. Она создана для доставки пассажиров к месту назначения. Отцепите локомотив (исключите его как элемент из системы), и поезд как система перестанет существовать. Система «пассажирский поезд» без локомотива не может работать потому, что оставшимися вагонами доставить пассажиров к месту назначения не возможно (не возможно достичь цели).

«Укрзализниця» или весь транспортный комплекс страны, их экономика, пассажирская служба, например, Южной железной дороги, и др. — сверхсложные системы. Они отличаются от простых, наличием так называемого системного эффекта (эмерджентности — возникновение, появление нового). Эмерджентность означает то, что ***суммарный эффект всех элементов системы не равен общему ее эффекту.***

Менеджмент в системе перевозки — это принятие решений. Следовательно, для выполнения функций менеджерами, прежде всего, им необходим объект менеджмента, т.е. некоторая система, а точнее, подсистема, поскольку вся система «менеджмент» состоит из двух частей — подсистем: управляющей, или субъекта управления (организационно-экономического механизма, используемого менеджерами для обеспечения эффективности функционирования, например, основного вида деятельности — перевозок, и управляемой, или объекта управления (процесса перевозок).

При задании конкретных значений соответствующих параметров в управляемой системе должны произойти изменения ее состояние, например, повышение доходов от выполнения перевозок и получения максимально возможной прибыли. Если же управляемая система (процесс перевозок) под влиянием управляющих воздействий не изменяет своего состояния, то это иллюзия применения менеджмента, поскольку менеджмент в этом случае, как таковой фактически отсутствует.

При системном подходе к менеджменту решения проблем эффективного функционирования перевозок в качестве

объекта исследования необходимо рассматривать процесс их выполнения, в котором участвуют различные службы и как на результаты деятельности влияют взаимосвязанные многочисленные факторы. *Это неперенное условие* получения достоверных данных. Функционирование перевозок по принципу взаимосвязи и взаимозависимости отдельных звеньев отождествляется с неким конвейером, но не обычным однолинейным, а как совокупность с основными ходами и ответвлениями.

Согласно положению системного подхода, при рассмотрении проблемы убыточности перевозок надо найти взаимосвязанные части (участки конвейера) и включить их в систему, формируемую для решения определенной задачи и достижения цели. *Именно в этом заключается главный принцип системного подхода.* Взаимосвязанными участками конвейера — «пассажирские перевозки» являются службы: пассажирская, перевозок, пути, локомотивная, вагонная и др. Поэтому исследователь должен определить, как взаимодействуют их менеджеры, а также проблемные звенья в конвейере.

Сегодня все отечественные руководители высшего звена заявляют, что они «решают масштабные задачи» путем применения системного подхода к управлению экономиками, но фактически его не используют при принятии управленческих решений. Причина — не усвоили сущности системного подхода. Его роль в менеджменте таково, что важнейшей задачей является не развитие «гармоничных» и «клиентоориентированных» парадигм», инвайронэкономике» и др. абракадабр, а развитие системности мышления у менеджеров, повышение их интеллекта, знания о способах и принципах организации и выполнении ими совокупности скоординированных мероприятий, направленных на достижение определенной цели. Например, в системе «пассажирские перевозки» решение основной экономической проблемы: снижение убыточности пассажирских перевозок и постепенной ее ликвидации, за счет, «в первую очередь, «простых, будничных, житейских вещей — имплементации системного подхода к использованию в менеджменте комплекса инструментов маркетинга и логистики — перехода на маркетинго-логистический

менеджмент. Такой, применение которого, позволило бы менеджерам в механизме организации и управлении данного вида перевозками «очистить горючее от песка», при наличии которого никакой двигатель (механизм управления) эффективно работать не может». То есть необходимо решить, на первый взгляд, мелочи в организации и управлении пассажирскими перевозками, без которых нельзя успешно решить любые более сложные экономические задачи в этой сфере деятельности, в том числе в развитии науки и ноу-хау технологий.

В любой области научно-технической деятельности нельзя сделать что-либо существенное, если сосредоточить внимание и усилия на узком аспекте (например, на развитии какой-то парадигмы или какого-либо квази понятия). На первый взгляд, — это сужение поиска, условие как будто грамотного решения проблемы. Но постоянное участие ученых и менеджеров в такого рода исследованиях, приводит к потерям ими панорамного видения проблемы и они предлагают способы ее решения, которые на практике не дают нужного эффекта, а приносят убытки. Например, такие как, экономически необоснованное изменение названия Министерства транспорта и связи на — Министерство инфраструктуры, реформирование отрасли без четко поставленной цели и экономического обоснования, закупка электропоездов «Хюндай» без маркетингового исследования рынка транспортного машиностроения и т. д.

При системном подходе к выработке ответственных решений исследуются не отдельные факты, а вся их совокупность, относящаяся к рассматриваемой задаче, без единого исключения. Полностью достичь этого невозможно, но применение системного подхода к использованию в менеджменте инструментов маркетинга и логистики предостережет менеджеров-руководителей от ошибок и от «омертвления мыслей» [1].

Имплементация системного подхода дает возможность менеджерам предсказывать, как система будет развиваться, если изменится внешняя среда или какая-нибудь ее компонента, например, несвоевременное обновление подвижного состава в сегменте перевозок рынка транспортных услуг.

От системного подхода неотделим системный анализ — прикладная наука,

которая применяется менеджерами с целью выяснения причин реальных сложностей, возникающих перед «обладателем проблемы», например, в той же системе «пассажирские перевозки» — организационно-экономическом механизме обеспечения эффективности их функционирования, выработке вариантов устранения убыточности (в нашем случае — путем перехода на маркетинго-логистический менеджмент).

Применяется и иное понятие: системный анализ — это прикладная научная методология, при использовании которой менеджеры опираются на широкое многообразие системно организованных, структурно взаимосвязанных и функционально взаимодействующих эвристических процедур, методических приемов, разнообразных методов, компьютеризации процессов, что позволяет менеджерам формировать целостные, междисциплинарные знания об исследуемом объекте, как о совокупности взаимосвязанных разных процессов. Эти знания используются менеджерами для принятия решений относительно последующего развития и поведения объекта с учетом многих факторов влияния и цели, наличия риска, неполноты и недостоверности информации. Решая реальные практические задачи путем применения системного анализа, менеджер чаще всего оперирует такими важными понятиями, как «объекты» и «модели».

Применять менеджмент, значит предвидеть те изменения, которые произойдут в системе. Например, в системе «перевозки» после очередного управляющего воздействия на объект управления — процесс перевозок, от выполнения которого все виды транспорта получают основную сумму доходов. Задача менеджера, применяющего системный анализ — найти простое в сложном. Это вытекает из необходимости рассмотрения им (его мышлением) простых, а затем сложных проявлений объективной реальности. Объясняется это тем, что цель достигается за счет определенного мышления, которая отражается в правилах обращения с компонентами системы. В наиболее развитой форме при использовании системного анализа предусматривается и непосредственное

вмешательство менеджера в проблемную ситуацию, чтобы практически улучшить ее.

С одной стороны, системный анализ — это прикладная диалектика, и при его выполнении менеджерам следует уделять больше внимания методологии системного исследования. С другой — прикладная дисциплина, направленность которой позволяет менеджерам использовать все известные методы научных исследований: математики, вычислительной техники, моделирования, натуральных наблюдений, экспериментов и др.

Применяя системный анализ, менеджер должен учитывать, что:

- он применяется для решения таких проблем, которые не могут быть поставлены и решены отдельными методами математики, то есть проблем с неопределенностью ситуации принятия решения;

- при его применении используются не только формальные методы, но и методы качественного анализа («формализованный здравый смысл»), то есть те, которые основаны на опыте специалистов (лиц, принимающих решения) и их интуиции;

- когда объединяются разные методы с помощью единой методики;

- когда менеджер опирается на научное мировоззрение — в частности, на диалектическую логику;

- его применение дает возможность объединить знания, суждения и интуицию специалистов различных областей знаний и обязывает их к определенной дисциплине мышления;

- основное внимание уделяется цели и целеобразованию.

Содержание системного анализа (СА) — направления его использования, цели и методы, этапы проведения операций и область применения базовых функций, многие ученые понимают по-разному. «Полнота использования составляющих СА зависит, прежде всего, от самой проблемы, от того, что она собой представляет, что о ней известно, что подлежит уточнению и т. д.»

При использовании учеными и менеджерами СА с целью решения «конкретной проблемы, рекомендованная ими технология может измениться в процессе выполнения: некоторые базовые функции могут быть объединены или упущены, а вместо строго последовательного порядка

выполнения отдельных процедур параллельно осуществляться их реализация» [5]. В связи с этим, согласно Закону Хоппа «Подход к проблеме важнее, чем ее решение».

На сегодня известно, что СА — это универсальная методология, которая может применяться где угодно, для решения любых проблем. Объясняется это тем, что даже в обыденной повседневной жизни, принимая то или иное решение, менеджеры каждый раз в какой-то мере совершают нечто похожее на системный анализ (не задумываясь и не подозревая об этом). Обычно происходит это когда:

- определяется цель намечаемого действия;

- выявляются ограничения (то есть учитываются ресурсы, которыми располагает субъект хозяйствования);

- разрабатываются альтернативы или варианты достижения цели, с учетом выявленных ограничений;

- устанавливаются критерии выбора наилучшей альтернативы;

- осуществляется поиск наилучшего способа решения поставленной задачи, оно принимается и выполняются мероприятия для реализации;

- анализируются возможные последствия решения задачи, принимаются меры, чтобы избежать нежелательных результатов.

При решении трудных проблем управления страной и в сложных системах, например, в транспортном комплексе менеджеры должны действовать более осмотрительно — обдумывать, как используя научные достижения выбрать лучшее решение, выполнение которого позволит гарантированно достичь цели. В этом случае СА выполняется с нужной мерой полноты.

Применение системного анализа не всегда дает полную гарантию решения проблемы наилучшим образом (это зависит от эрудиции, здравого мышления, таланта и даже интуиции исследователя). Но по мере углубленного познания самого процесса СА исследователи применяют более обоснованные и правомерные решения или, приняв которые, как минимум удалось исключить худшие его варианты.

Последовательность осуществления СА выполняется путем построения дерева его этапов, базовых функций менеджеров и операций. Начальной стадией системного

анализа, проводимого на любом исследуемом объекте, является постановка проблемы. На этой стадии, прежде всего, оценивается общая, сложившаяся ситуация, выявляются и ранжируются все наличные проблемы по степени важности и среди них определяется главная. С нее, в первую очередь, начинается системный анализ. В противном случае исследователь будет «упираться как в стену в те задачи, которые нужно было бы решить для устранения главной проблемы» [6].

Исследователь должен четко представлять, что проблема на объекте — это «некоторое отрицательное, нежелательное явление, нуждающееся в исправлении. Она не является ни изолированной, ни монолитной, а связана с другими системами и входит как компонент в некоторую надсистему (метасистему)» [5].

Анализ деятельности объекта исследования как системы, необходимо осуществлять с учетом того, что она состоит из частей (компонент), подсистем, в различной степени влияющих на возникновение проблемы. Если окажется, что определенная проблема действительно реальна и важна — цель исследователя ослабить ее, исключить остроту или решить полностью. Но обязательно необходимо выявить и оценить все существенные последствия от ее решения (экономические, экологические и др.). И это главная цель применения системного подхода, его методологии — системного анализа и имплементации маркетинго-логистического менеджмента.

Актуальность применения системного подхода, его методологии — системного анализа в решении данной задачи повышается в связи с тем, что аналитические методы, столь эффективные при изучении частных процессов, уже не работают. Нужен новый, более действенный подход к решению проблем, использование которого помог бы исследователям разобраться в логических связях между отдельными фактами. Такой подход был найден и получил название — принцип системного движения или системного подхода (СП).

Многообразие и возрастающий объем стоящих перед страной задач по стабилизации экономики страны и ее развитию требует их взаимной увязки и общей целенаправленности. Но этого трудно достичь, если не учитывать сложной

зависимости между отдельными районами страны, между отраслями, между всеми сферами общественной жизни в стране. Использование менеджерами системного подхода дает им возможность определять не только новые задачи, но и характер всей управленческой деятельности, научное, техническое, технологическое и организационное, совершенствование которой обусловлено самой природой формы собственности (общественной и частного производства).

Необходимость системного подхода, его имплементации в маркетинго-логистическом менеджменте вытекает и того, что эффективность процесса перевозок в значительной степени зависит от своевременного получения и использования полной, достоверной информации об изменениях грузо- и пассажиро- потоков, о конъюнктуре на рынке транспортных услуг (в сегментах перевозок), об изменении структуры и требованиях покупателей транспортных услуг, поведении конкурентов и др. То есть необходимо постоянно выполнять маркетинговые исследования. Не обойтись здесь также и без использования инструментов логистики – науки о технологии транспортного процесса и управления потоками [1, 9].

Последствия от неумения применять системный подход покажем на примере из [6] в одном из транспортных узлов (Орский узел): Согласно решению госплана СССР было построено одно из химических предприятий, размещенного в районе тяготения названного узла. Это предприятие выпускало ценнейший полуфабрикат, вырабатываемый из тонны сырой нефти (для космических ракет) всего лишь по несколько килограмм. Нужно было срочно развивать основное производство данного продукта в связи с возрастающей в нем потребностью. Однако повышенные объемы выпуска необходимо было вывозить. Для этого был построен подъездной путь, ведущий к станции примыкания этого предприятия. На строительство отведено было очень мало времени. И подъездной путь проложили без выполнения каких-либо земляных работ, сглаживающих рельеф (насыпи или выемки), а прямо по «природе» для того, чтобы сократить время и соответственно стоимость реализации принятого решения.

В результате оказалось, что подъездной путь имел 28 тысячный уклон в сторону станции. Поэтому подавать цистерны, даже в ограниченном количестве, для соблюдения техники безопасности, удерживая груженные вагоны при спуске их на станцию, нужно было двумя локомотивами. Цистерны на путях станции предприятия накапливались и требовалась уйма времени для их перераспределения на грузовых фронтах. В результате темпы выработки ценнейшего продукта стали выше темпов его вывоза и после заполнения всех складских емкостей продукт приходилось сливать обратно в сырую нефть и снова добывать оттуда. Таков парадокс случился вследствие опрометчивого решения, принятого без системного подхода к технологии производства продукта и его вывоза с предприятия. Подобные решения называют «оптимизацией» какой-то отдельной части системы без учета влияния смежных звеньев и они недопустимы.

Такая оптимизация метко названа специалистами – «оптимизацией аппендицита». Действуя таким образом, можно обосновать все что угодно, например, радикальное перевооружение отдельного элемента, которое на самом деле при применении системного подхода может оказаться нерациональным из-за того, что смежные с ним (взаимосвязанные по работе) элементы не рассчитаны на предполагаемые повышения объемов работы. Поэтому при использовании СП предполагается пошаговое рассмотрение, а именно: вначале осуществляется локальное рассмотрение элемента (первый шаг), затем этот же элемент включается в более крупную смежную систему (метосистему), в пределах которой проверяется возможность локального усиления упомянутого элемента. Если в метосистеме окажутся «узкие» элементы, не способные пропустить повышенные размеры движения, то уже эти элементы станут ограничивающими и их надо развивать в первую очередь. К сожалению, подобное элиминирование отдельных элементов или звеньев, при котором какое-либо звено вырывается из системы и к такому изолированному элементу применяется методы оптимизации, весьма распространено в Украине и не только на транспорте [4].

Выводы

Из вышеизложенного следует, к любой проблеме исследователи должны «относиться не как к отдельно взятой, а как входящей в клубок взаимосвязанных проблем — «проблематики». То есть, осуществляя исследование любой проблемы на объекте изучения, путем применения системного анализа, менеджер должен начинать с ее расширения — до установления здесь иных проблем, существенно связанных с исследуемой, без устранения которых, исследуемая проблема не будет решена.

Одной из самых важных задач, решаемых путем системного анализа является определение цели. Главная трудность здесь в том, что цель — это как бы антипод проблемы. Формулируя проблему, исследователь в явной форме определяет, что ему не нравится и чего он хочет достичь. Сделать это сравнительно просто, поскольку то, чего он не хочет воспринимать, можно определить по существующим, не удовлетворяющим показателям оценки эффективности функционирования институции. Исследователь указывает направление, в котором следует уходить от существующей и не устраивающей его ситуации. «Трудность в том и состоит, что возможных направлений много, а выбрать можно только одно, действительно правильное, а не кажущееся таковым» [6].

Степень достижения цели измеряется критериями — подобиями цели, определение ее аппроксимации, модели и др. Исследователь выбирает их такими, чтобы при использовании оптимизация соответствовала максимальному приближению к цели. Однако критерии и цель не могут полностью совпадать. Затруднения с ее определением и корректными критериями ее измерения «возникают еще и оттого, что реальные задачи всегда многокритериальны. Во-первых, они связаны с множественностью желаемого, а во-вторых, одну цель редко удается выразить одним критерием, хотя к этому исследователь обычно стремится» [5].

Многокритериальность — это способ адекватного описания цели, но дело не только и не столько в количестве критериев, а в том, чтобы их использование позволяло менеджеру достаточно полно оценить цель и выбрать способ достижения. Это значит, что использованием «критерия можно было описывать, по возможности, все важные

аспекты цели. При этом желательно минимизировать их число. Последнее требование удовлетворяется тогда, когда критерии независимы и не связаны друг с другом. Что же касается выполнения требования полноты и всесторонности цели, то это зависит от того, достаточно ли адекватна модель рассматриваемой ситуации, выбор которой» осуществляет исследователь.

Общая цель системы, сформированной для решения конкретной проблемы, должна быть сформулирована так, чтобы в ней учитывалось влияние внешней среды, задаваемой метасистемой (частная цель проблемы должна увязываться с целью функционирования всего объекта исследования и вытекать из нее), через реализацию своих внутренних заданий. Конкретность цели имеет важное значение для решения проблемы и выражается не только четкой формулировкой, но и через установленные критерии оценки ее достижения, показатели и приоритеты.

Предпочтительнее следует пользоваться количественными критериями, а не в качественной форме. Их использование должно позволять исследователю учитывать основные параметры системы, с учетом изменений изучаемых величин. На выбор оптимального решения проблемы существенное влияние оказывают ограничения, определяемые процессами и ресурсами системы как условия, отражающие воздействие внешних и внутренних факторов. Ограничения дают исследователю возможность дополнить цель и в определенной мере с ней взаимосвязаны. То есть, целенаправленное «поведение системы», в котором ее пользователь крайне заинтересован потому, что он предполагает — «система сама стремится к достижению поставленной цели, в которой определены:

- общая цель и критерии измерения степени ее достижения;
- иерархическая (приоритетная) структура цели системы;
- способов действия с ориентировкой на значения принятых критериев;
- ограничения, определяемые процессами и ресурсами системы.

«Подобное целенаправленное поведение системы приобретает черты универсальности, формализованности и управляемости. Все это имеет перво-степенное значение для научно

обоснованной разработки и выбора оптимального варианта решения проблемы» [3-8].

При осуществлении системного анализа исследователь использует методы различных наук, с помощью которых можно решить ту или иную проблему. Иначе, в СА используются разные методы, применение которых позволяет менеджеру достаточно эффективно решить конкретную задачу соответствующей базовой функции. Поэтому одной из главных задач исследователя при применении СА — выбрать и распределить наиболее эффективные методы, использование которых по базовым функциям проблемы различного класса (вида) даст ему «возможность последовательно и неуклонно двигать вперед решение проблемы, вплоть до его завершения».

Применительно к отдельным субъектам хозяйствования (отраслям, предприятиям, фирмам, обществам, компаниям и др. объектам, а также ведомственным и территориальным их объединениям, вплоть до отраслевых министерств и международных образований), с точки зрения системного подхода любой из них представляет собой систему, состоящую из отдельных частей и подсистем. Менеджеры каждой из систем, имея свои собственные (локальные) устремления, работают на достижение общей цели. Достичь общей (глобальной) цели, в такого рода социально-экономических структурах, можно только на

базе системного подхода, когда локальные цели поставлены так, чтобы не возникали противоречия с глобальными, чтобы достижение первых обеспечивало реализацию вторых [2].

Конкуренция на рынке транспортных услуг из года в год обостряется (особенно в период сегодняшнего перманентного кризиса) при этом кардинально меняются соотношения объемов перевозок пассажиров и грузов по видам транспорта. Изменяется дальность перевозок, количество участников перевозочного процесса, транспортно-экономические связи и многое другое. Задача менеджеров железных дорог и других видов транспорта — использовать свое мышление, системные знания и преимущества видов транспорта в освоении изменяющихся разнообразных транспортных потоков.

Одна из основных причин, из-за которой Украина оказалась в экономической и политической пропасти — это низкий уровень знаний самой системности и системы, а также не понимание данных терминов современными отечественными чиновниками власти. Низкий уровень понимания системности и системы, а также компетентности и системного мышления — отсутствие соответствующих знаний в области менеджмента, результат безрассудной политики, осуществляемой при гневном выше разума и низменных нравственных норм.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Аксенов И.М., Маркетинго-логистический менеджмент. — Учебное пособие. — электронное издание комбинированного использования. — Москва: МИД — Основание. — 2018- 286с.
2. Грэхем Р. Даулинг Наука и искусство маркетинга /Санкт-Петербург — Вектор.— 2006. — 392с
3. Мескон М., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента. М., 1992. — 701с
4. Орловский П.Н., Скворцов Г.П. Системный анализ проблем транспортных узлов. — Киев: Основа, 2007. — 596 с.
5. Орловский П.Н /Системный анализ (основные понятия, принципы, методология) — К. 1996. — 360с
6. Орловский П.Н. Системный анализ и системный подход в экономике и управлении. — Одесса: Пласке, 2010. — 195 с.
7. Спицнадель В.Н. Основы системного анализа//Учеб. пособие. — С-Пт.: Издательский дом «Бизнес-пресса», 2000. — 212 с.
8. Практика менеджмента /Питер Ф. Друкер — Издательский дом «Вильямс» — 2009 — 397с.
9. Л.Г. Зайончик, Л.М. Костюченко, А.И. Воркут и др. Логистика-технология транспортного процесса. Под ред. Л.Г. Зайончика. Киев 2000.- 357с.

АКСЬОНОВ І.М.*

* доктор економічних наук, професор, Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, e-mail: aksell73@ukr.net

СИСТЕМНИЙ ПІДХІД І СИСТЕМНИЙ АНАЛІЗ В МАРКЕТИНГОВО-ЛОГІСТИЧНОМУ МЕНЕДЖМЕНТІ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Мета. З метою стабілізації та розвитку економіки запропоновано перейти на системний підхід до використання в менеджменті комплексу інструментів маркетингу і логістики - на маркетингово-логістичний менеджмент. Уточнено поняття: системний підхід, системний аналіз і маркетингово-логістичний менеджмент. **Методика:** Для вирішення проблем проаналізовані публікації вітчизняних і іноземних вчених, запропоновані рекомендації, які можуть використовувати менеджери та науковці в їх вирішенні при застосуванні в маркетингових-логістичному менеджменті. **Результати:** В статті досліджено сутність, системності, системного підходу та системного аналізу і поняття «система», які можуть використовуватися для здійснення-вання менеджменту в галузях і їх суб'єктах господарювання. **Наукова новизна:** Обґрунтовано актуальність переходу на сучасний маркетингово-логістичний менеджмент. Використання його вченими і менеджерами-керівниками дозволити їм вирішувати економічні проблеми найбільш ефективним способом. **Практична значимість:** Результати дослідження можуть використовуватися в роботі інституцій, в яких розробляються методологія вдосконалення менеджменту.

Ключові слова: маркетинг, менеджмент, логістика, система, системний підхід і системний аналіз.

AKSONOV IVAN*

* Doctor of Economics, Professor, Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Street Lazaryan, 2, 49010, Dnipro, Ukraine, e-mail: aksell73@ukr.net

SYSTEM APPROACH AND SYSTEM ANALYSIS IN MARKETING AND LOGISTICS MANAGEMENT OF TRANSPORTATION SYSTEMS

Purpose. In order to stabilize and develop the economy, it was proposed to switch to a systematic approach to the use of a set of marketing and logistics tools in management - to marketing and logistics management. **Clarified concepts:** systems approach, systems analysis and marketing and logistics management. **Methodology:** To solve the problems, publications of domestic and foreign scientists were analyzed, recommendations were proposed that managers and scientists can use in their solution when applied in marketing and logistics management. **Results:** The article examines the essence, consistency, systems approach and system analysis and the concept of "system", which can be used to improve management in industries and their business entities. **Scientific novelty:** The urgency of the transition to modern marketing and logistics management has been substantiated. Scientists and executive managers use it to enable them to solve economic problems in the most efficient way. **Practical relevance:** The research results can be used in the work of institutions that develop a methodology for improving management.

Key words: marketing, management, logistics, system, systems approach and systems analysis.

REFERENCES

1. Aksonov, I., (2018). *Marketingo-logisticheskij menedzhmet*. [Marketing and logistics management]. Moscow: Ministry of Foreign Affairs - Foundation. [in Russian].
2. Dauling, G. R. (2006). *Nauka i iskusstvo marketiga*. [Science and art of marketing]. Sankt-Peterburg, Russian Federation: Vektor. [in Russian].
3. Meskon, M., Albert, M., & Khedouri, F. (1992). *Osnovy menedzhmenta*. [Management Basics]. Moscow, Russian Federation: Delo. [in Russian].
4. Orlovskiy, P., Skvortsov H. (2007). *Sistemnyj analiz problem transportnyh uzlov*. [System analysis of transport hub problems]. – Kyiv: Osnova. [in Russian].
5. Orlovskiy, P., (1996). *Sistemnyj analiz (osnovnye ponyatiya, principy, metodologiya)*. [System analysis (basic concepts, principles, methodology)]. Kyiv. [in Russian].
6. Orlovskiy, P., (2010). *Sistemnyj analiz i sistemnyj podhod v ekonomike i upravlenii*. [Systems analysis and systems approach in economics and management]. Odessa: Plaske. [in Russian].
7. Spysnadel V. (2000). *Osnovy sistemnogo analiza* [Fundamentals of Systems Analysis]. Odessa: Plaske. [in Russian]. St. Petersburg: Izdatelskij dom «Biznes-prensa». [in Russian].
8. Peter F. Drucker, (2009). *Praktika menedzhmenta*. [Management Practice]. Izdatelskij dom «Vilyams».
9. Zaionchuk L. Kostiuchenko L. Vorkut A. (2000). *Logistika-tehnologiya transportnogo processa*. [Logistics-technology of the transport process]. Kyiv. [in Russian].

Стаття надійшла до редакції: 05.04.2020

Received: 05 April 2020

УДК 656.078:640.4

АНДРУШКІВ Б.М.^{1*}, ПОГАЙДАК О.Б.^{2*}, КИРИЧ Н.Б.^{3*}, КЕРНИЧНИЙ Б.Я.^{4*}

1* д.е.н., професор, Президент Академії соціального управління, каф. управління інноваційною діяльністю та сферою послуг Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя; e-mail: andrushkiv.bohdan@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-4897-5539

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

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* здобувач Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя; e-mail: bohdan5487@gmail.com.

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕРВІСУ У СФЕРІ ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННОГО БІЗНЕСУ

Мета. Стаття присвячена удосконаленню транспортного обслуговування у сфері туризму та готельно-ресторанного бізнесу як одному з найактуальніших напрямів розвитку національної інфраструктури. Досліджено теоретичні аспекти системи управління якості транспортних послуг для готельної клієнтури. **Результати.** На основі аналізу літературних джерел та існуючого досвіду роботи транспортного обслуговування виявлено проблеми транспортного обслуговування клієтів та визначено напрями його удосконалення. Проаналізовано світовий досвід у цій сфері суспільної діяльності. **Наукова новизна.** Визначено шляхи підвищення ефективності транспортного обслуговування за рахунок організаційних та інноваційно-управлінських чинників, застосування засобів модернізації виробничо-технологічних процесів. Встановлено, що одним з найбільш прийнятних методів оцінки стабільності функціонування готельно-ресторанного бізнесу з точки зору ефективності використання економічних, енергетичних, трудових та інших ресурсів в контексті Європейських вимог є інноваційні засоби транспортного забезпечення клієнтури. **Практична значимість.** Широкі можливості використання запропонованих організаційних механізмів надання транспортних послуг клієнтурі та методи удосконалення системи управління якості транспортних послуг. Обґрунтовано тезу що за рахунок згаданих чинників можна забезпечити повноцінне і стабільне функціонування туристичного та готельно-ресторанного бізнесу України, що власне і може зробити його конкурентоздатною галуззю в умовах ЄС. Дослідження здійснено в умовах трансформаційної економіки посттоталітарного суспільства.

Ключові слова: готельно-ресторанний бізнес, транспортне обслуговування, інновації, автопідприємства, стабільність, стратегія, ефективність, господарська діяльність, управління, інфраструктура, трансформаційне суспільство, Європейський Союз.

Постанова проблеми

У сферу послуг прийнято включати культуру, освіту, охорону здоров'я, побутове, житлово-комунальне обслуговування, пасажирський транспорт і зв'язок, рекреаційні послуги, громадське харчування, готельно-ресторанні комплекси ін. Розвиток транспортного обслуговування як елемент

сервісу чи складову інфраструктури, мав місце при всіх соціально-економічних формаціях, на всіх етапах еволюції держави. Інфраструктура (від лат. *Infra* — «нижче», «під» та лат. *Structura* — «будівля», «розташування») — сукупність, систем і служб, необхідних для функціонування галузей матеріального виробництва та забезпечення умов життєдіяльності

суспільства. Загалом розрізняють виробничу і соціальну інфраструктуру. Іноді терміном «інфраструктура» позначають комплекс, так званих, інфраструктурних галузей господарства транспорт, зв'язок, освіта, охорона здоров'я, готельно-ресторанне обслуговування ін.)

Інфраструктура ринку передбачає частину ринку в т.ч. ринку транспортних послуг. Загалом транспортне обслуговування в ніші сфери послуг представляє сукупність галузей, що задовольняють потреби як населення, так і готельно – ресторанного бізнесу. Як відомо, готельно-ресторанні комплекси - це складова частина сфери послуг, які займають важливе місце в соціальній сфері держави і сприяють задоволенню першорядних потреб командированих, подорожуючих та туристів в проживанні та харчуванні. Тим часом згадані категорії населення перебуваючи у відрядженні, подорожі чи на відпочинку періодично користуються транспортними послугами. Надання цих послуг позитивно відбивається не лише на показниках якості сервісного обслуговування, а і на фінансово-економічному стані обслуговуючого підприємства і країни загалом та відіграє значиму роль у підвищенні ефективності суспільного виробництва.

Отже, сучасний готельно-ресторанний комплекс має надавати не тільки послуги проживання та харчування, а й широкий спектр додаткових послуг. До додаткових послуг готелів відносяться надання транспорту, зв'язку, розваг, екскурсійне обслуговування, послуги салонів краси та інші послуги які не рідко виконуються комплексно і у взаємозв'язку.

Власне ці та інші обставини обумовлюють вивчення особливостей розвитку транспортного обслуговування означеної категорії споживачів транспортних послуг і відповідно актуальність та своєчасність проблематики та виправдовують аналіз публікацій в означеній сфері та визначення мети і завдань дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Аналіз існуючих підходів щодо організації транспортного обслуговування населення та означеної категорії споживачів, показує що ця царина наукової діяльності потребує системного, інноваційного втручання. Виконаний аналіз наукових підходів до

вирішення означеної задачі підвищення ефективності систем транспортного обслуговування клієнтури готельно-ресторанного бізнесу, а також аналіз практики функціонування систем транспортного обслуговування виявив значні резерви підвищення ефект ивності та якості послуг. На основі аналізу наукових розробок - С.М. Резера, В.Я. Негрея, А.О. Смехова, Г.І. Нечаєва, В.М. Ніколашина, В.М. Акулінічева, Є.В. Нагорного, М.І. Данька, І.В. Жуковицького, В.І. Бобровського, Т.В. Бутько, П.О. Яновського та інших, а також досвіду транспортного обслуговування вантажовласників у вітчизняних та закордонних умовах зроблено висновок, що оцінка транспортного обслуговування традиційно здійснювалася тільки з позиції перевізників, а інтереси клієнтури готельно-ресторанного бізнесу відходили на другий план або залишалися неврахованими [1-22]. Більшість існуючих моделей транспортного обслуговування стосувалися в основному вантажовласників. В транспортних вузлах практично не враховують особливості розвитку ринкових відносин, необхідність досягнення компромісу та балансу економічних інтересів усіх учасників транспортного процесів т.ч. клієнтури готельно-ресторанного бізнесу. Таким чином шляхи комплексного підвищення якості та ефективності транспортного обслуговування не лише вантажовласників, а і клієнтури готельно-ресторанного бізнесу, необхідно пов'язувати із: єдністю учасників технологічного процесу; пріоритетною орієнтацією на їх потреби та інтересами та вибором оптимальних організаційних змін у структурі управління системою транспортного обслуговування клієнтури в умовах готельно-ресторанного бізнесу. На основі виконаного аналітичного огляду нами обґрунтовані мета і завдання дослідження.

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

На ринку сфери послуг з кожним роком стає все більше і більше готельно-ресторанних комплексів, які на даний час, не завжди ефективно використовують у своєму переліку послуги транспортного обслуговування клієнтури готельно-ресторанного бізнесу. Щоб завоювати ринок транспортні підприємства, установи та

організації цієї сфери доцільно вдосконалювати організацію надання обґрунтованого широкого спектру додаткових транспортних послуг. Одним з напрямків діяльності на даний час є транспортне забезпечення власне готельно-ресторанного бізнесу і зокрема його клієнтури. Виходячи з результатів вивчення організації надання різних транспортних послуг у сфері готельно-ресторанного бізнесу має актуальність і значимість. Тому, на даний час, метою та одним із завдань розвитку транспортного обслуговування у готельно-ресторанному комплексі повинно стати дослідження цієї специфічної сфери суспільної діяльності. Об'єктом цієї специфічної сфери діяльності є організація надання транспортного обслуговування клієнтурі в готельно-ресторанній царині, а предметом процес надання транспортних послуг.

Для досягнення поставленої мети, більш повного і всебічного вивчення предмета та об'єкта дослідження, доцільно розглянути історію транспортного обслуговування з врахуванням галузевої та територіальної специфіки та вирішити наступні завдання:

1. Розглянути аспекти застосування транспортного обслуговування в сфері готельно-ресторанного бізнесу;

2. Вивчити практичну організацію транспортного обслуговування на прикладі готельно-ресторанних комплексів: «Тернопіль», «Галичина», «Авалон», «Гарденхолл» ін.;

3. Запропонувати рекомендації з розвитку транспортного обслуговування у готелях: «Тернопіль», «Галичина», «Авалон», «Гарденхолл» ін.

Виклад основного матеріалу дослідження

Історія транспортного обслуговування в готельно-ресторанному бізнесі Тернопільщини засвідчує що з давніх часів транспорт тут був двигуном прогресу. Загалом людина з давніх давен використовувала гужовий (кінний) транспорт та будь-які інші підручні засоби для перевезення людей і вантажів. Використовували для цього і воду. Насправді, з винаходом колеса, а дещо пізніше і різних типів двигунів людина стала відповідно розвивати і засоби пересування: вози, карети, а потім пароплави, паровози, літаки і т. д. Це дозволяло здійснювати поїздки на великі

відстані і з різними цілями. Якщо слово «Транспорт» розуміється, перш за все, процес переміщення матеріальних ресурсів і людей у суспільному просторі, то після їжі, одягу і житла для фізичного існування людини необхідний ще й транспорт який забезпечує зв'язок. Автотранспортний сервіс - це набір транспортних послуг, які надаються при перевезенні вантажів і пасажирів і входить в інфраструктуру сфери транспортного обслуговування.

Пасажирські перевезення з'явилися, очевидно, теж з винаходом колеса, а, можливо, і ще раніше. Знатні люди грецької, римської, китайської та інших цивілізацій пересувалися виключно на витончено прикрашених носилках. Ходити по землі було долею нижчих станів. Причому носилки ще довго широко використовувалися і після винаходу колеса. Поширені думки про те що дерев'яні колеса, не дозволяли забезпечувати зручної подорожі. Також не всіма позитивно сприймалося переміщення по воді, що було широко поширене в Єгипті. Вже в той час розквітала комерційна діяльність що була пов'язана з послугами з переправи через Ніл, була широко розвинена. У міру полегшення колеса та винаходи ресорних амортизаторів стали широко застосовуватися карети і диліжанси. З їх допомогою здійснювалися перевезення пасажирів вже на регулярній основі на досить великі відстані. [3]

У 19 столітті з винаходом парового двигуна, потім двигуна внутрішнього згорання і автомобіля почалася ера автомобільних пасажирських перевезень. Такі карети з двигуном розвивали швидкість близько 10-12 км/ч. Велике значення для подальшого розвитку автомобільного транспорту мало винахід пневматичних шин в 1880р. І якщо вважається, що перший автомобіль в світі був винайдений в 1886 р. [5].

Далі автомобільні перевезення пасажирів розвивалися усе більш високими темпами. У кожній державі були свої особливості і традиції. Наприклад, у дореволюційній Росії як і в Україні, всі залізниці перетиналися в столичних містах куди прибувало і від'їжджало велика кількість людей, що створювало необхідність розвитку міського транспорту (таксі), що міг би довозити пасажирів і їхній багаж до місця. Попит на транспорт був великий, тому власне на

вокзалах з'явилася величезна кількість візників. Ця галузь розвивалася, і їй необхідні були певні норми, визначені вимоги і т.д. серед яких: тарифи, система замовлень екіпажів, організація стоянок. Усе це поклало початок народження таксі як виду транспорту.. За переказами, у 1907 році на столичному вокзалі один шофер, що причепив до свого автомобіля плакат "Візник, такса за проїзд за згодою". Мабуть звідти і пішла професія таксист. Приблизно в цей же час на Лондонських вулицях з'явилися перші таксі, що були оснащені пристроями - таксометрами, ці пристрої дуже здивували місцевих жителів. Цей рік тепер вважають днем народження таксі.

Після революційних потрясінь кількість таксі в містах різко знизилася, Це приводило до поганої якості обслуговування пасажирів. У цей час навіть замовити таксі було дуже складно. Служба замовлень була дуже погано налагоджена.

В свою чергі у Лондоні таксі (taxi city) є таким же атрибутом, як і Биг чи Бен двоповерхові автобуси. Їхніє знамените таксі називається чорний кабриолет, спочатку ці екіпажі були чотирехколісними і називалися хекни, потім їх зробили двоколісними в результаті, вони стали більш маневреними і стали зватися чи кабриолет кеб. У Москві приблизно в цей час з'явилися перші легкові автомобілі ГАЗ. Після них почали випускати легкові таксі ЗИС. У 1948 році було вирішено ввести знаки відмінності таксі від інших автомобілів, на них була розміщена шахова смуга і світловий сигнал. У Нью-Йорку перше міське таксі було випущено на лінію 13 серпня 1907 року, що дає підстави американцям стверджувати, що в них раніш усіх з'явилися таксі. Збільшенню кількості таксі на вулицях США в значній мірі допомогла мафія, саме організовані злочинні угруповання володіли більшістю таксопарків і були зацікавлені в їхньому рості. В Америці не було більш надійного транспорту в роки сухого закону для перевезення забороненого спиртного, чим таксі, тому особливо полюбили цей транспорт гангстери-контрабандисти. У таксі перевозили величезна кількість алкоголю, але поліцейські навіть не підозрювали таксистів.

Вважається що кращі таксисти, знаходяться в Японії. Там таксі з'явилися зовсім недавно, тому японські таксисти дуже

ввічливі, увічливі з пасажирами. Працюють вони винятково в білих рукавичках, а на підголівниках своїх машин щодня змінюють мереживні серветки. Японський водій під час руху ніколи не веде з пасажиром розмов, він просто керує автомобілем, а якщо ви іноземець, то на бесіду можете навіть не розраховувати. Поїздка буде проходити спокійно, іноді навіть нудно. Чого ще можна чекати від людини в білих рукавичках і форменому кашкеті?

Надалі з'являються перші регулярні автобусні маршрути, і навіть автомобілі в особистому користуванні. В даний час перевезення пасажирів здійснюються численними видами пасажирського транспорту. У готельно-ресторанній індустрії перевезення пасажирів здійснюється такими видами транспорту як: автомобілі та автобуси.

Чим характерна організація транспортного обслуговування у сфері готельно-ресторанного бізнесу?

Звичайна командировочна поїздка відрізняється від продуманої ділової подорожі, у першу чергу організацією транспортного обслуговування мандрівника чи туриста. Відрадження буде більш результативним, якщо співробітник буде зайнятий рішенням ділових питань і поставлених задач. Все інше, в т.ч. транспортне обслуговування підприємств - краще довірити професіоналам своєї справи.

Організація транспортного обслуговування туристів не менш важливе, чим саме транспортне обслуговування для співробітників готельно-ресторанного комплексу. Своєчасний трансфер з аеропорту, організоване переміщення групи туристів між вокзалами іноді дозволяє значно скоротити час чекання чи літака потяга, а виходить, зробити відпочинок більш зручним і комфортним.

Транспортні послуги є одним з важливих видів обслуговування в готелях. До комплексу таких послуг відносяться: бронювання квитків, замовлення таксі, прокат автотранспорту і т.п.

Бронювання квитків на різні види транспорту можна виконувати за допомогою новітніх інформаційних технологій. Деякі глобальні комп'ютерні мережі (програми) досягли в цьому напрямі великих успіхів.

Готелі, що підключилися до глобальних мереж бронювання, мають можливість внести

в їхній банк даних інформацію про самий готель, про види номерів, їхній опис, ціни та якість послуг. Готель надає гостю можливість замовити таксі двома різними способами:

При замовленні таксі в міській службі адміністратор готелю, що прийняв замовлення, виписує картку, що містить наступні дані: назву готелю; № кімнати; номер автомобіля; час; місце призначення для поїздки.

Картка виписується адміністратором. Заповнена картка передається водію, тому що гість може бути іноземцем. Оплата таксі водію здійснюється гостем у залежності від тривалостя та маршруту поїздки.

При наявності в готелі власної служби таксі, замовлення передається адміністратором безпосередньо в службу. При цьому також виписується картка, що передається водію. Власна служба таксі організується при готелі в тому випадку, якщо в готелі є власні стоянки і гараж транспортних засобів.

Процедура прокату автомобілів простіша: отримати автомобіль в оренду можна за умови, що вік туриста не менш 21 року і не перевищує 70 років, досить пред'явити паспорт і водійське посвідчення працівнику служби прокату. До моменту висновку договору посвідчення повинне бути дійсно не менш 2-х років. У деяких країнах обслуговування клієнтів ведеться тільки при наявності кредитної карти.

До підписання договору на прокат автомобіля рекомендується докладно ознайомитися з тим, що входить у вартість прокату. Звичайно в оплату прокату включаються: пробіг автомобіля, доставка автомобіля клієнту в межах міста, чи заміна автомобіля у випадку технічної несправності, повна страховка на випадок дорожньо-транспортного випадку не з вини клієнта і т.д.

В свою чергу автобуси (маршрутні таксі) призначені для одночасного перевезення більш 8 пасажирів використовуються для перевезення туристів від готелю до місця призначення. У салоні автобуса передбачається спеціальне для екскурсвода місце, обладнане додатковим обігрівом. Гарні динамічні якості автобусів забезпечують більш високі швидкості руху. Кабіна водія ізолювана від пасажирського салону.

Автобус це найпоширеніший вид транспорту для туристів і використовується

для трансферу гостей від вокзалу/аеропорту, екскурсійних заходів, поїздки на різні виставки, виїзд на природу і т.д.

Довідково: Трансфёр (також трансферт; від англ. To transfer — переносити, переміщати) — операція перенесення осіб, предметів, цінностей, документів тощо (залежно від контексту) від одного власника або споживача до іншого.

Якщо готель покликаний на обслуговування людей у відрядженні головною метою є ділові поїздки, то в такому випадку готель не має потреби в "своїх" автобусах. Інша справа систематичне обслуговування гостей, що подорожують з туристичною метою. За вимогою клієнтів готельне підприємство може замовити автобусне обслуговування на іншому автотранспортному підприємстві. В системному випадку готелям вигідніше придбати для обслуговування автобуси. Це розширить сервісні можливості готелю та дасть не лише економію коштів, а і заробляти.

Для організації готельного транспортного обслуговування можна запропонувати наступний алгоритм. На автобусні маршрути, що обслуговуються готельним автомобільним транспортом загального користування, паспорт складається спеціальним підрозділом готельного комплексу. Для зручності комплектування паспортів з окремих аркушів у правому верхньому куті форми пропонується вказувати порядковий номер листа і додавати буквеній індекс, що позначає належність даної форми до того чи іншого виду маршруту скорочено: міського - "М"; приміського - "ПМ"; міжміського - "ММ".

Паспорт туристичного автобусного маршруту заповнюється в такий спосіб.

Лист 1. Найменування маршруту. Указуються найменування населених пунктів, початкових і кінцевих зупинок.

Лист 2. Схема маршруту.

Лист 3. Час і швидкість руху автобуса. Розрахунок часу руху, установлення швидкостей руху автобусів на діючих і туристсько-екскурсійних маршрутах, що відкриваються знову, виробляється відповідно до вимог рекомендацій з нормування швидкостей руху автобусів при міжміських автобусних перевезеннях, затвердженого Міністерством інфраструктури України.

Лист 4. Фінансовий план маршруту. Показники, зазначені в листі, складаються на підставі фінансового плану.

Для запровадження відповідного обліку рекомендується відповідних журналів, відомостей інших документів

Отже транспортне обслуговування в будь-якому готелі має потребу в удосконаленні або тому, що є незадовільним для даного готелю, або для освоєння нових технологій. Готельно-ресторанні комплекси в т.ч. і «Тернопіль», «Галичина», «Авалон», «Гарденхолл» ін.. не виключення.

Готельно-ресторанний комплекс як правило надає широкий діапазон послуг передбачених відповідними сервісними стандартами, покликаних відповідати очікуванням самих вимогливих гостей, однак транспортне обслуговування Тернопільських готелів досить на середньому рівні, і в основному розрахована на бізнес - клас.

Готелі у багатьох випадках мають при собі власні невеликі стоянки для транспортних засобів, тому готель має можливість забезпечити своєю сервісною службою в т.ч. для підзарядки, Т.О. ін. Характеристика транспортних послуг готельно-ресторанних комплексів показала що автобуси це найпоширеніший вид транспорту для колективного перевезення та груп туристів, а також для трансферу гостей від вокзалу/аеропорту; екскурсійних заходів; таксі (різні виставки, виїзд на природу и т.д.)

У зв'язку з цим, можна рекомендувати один із двох варіантів придбати свій автобус як засіб для колективного перевезення гостей міста та груп туристів або налагодити зв'язок з транспортними підприємствами міста для їх обслуговування.

Рекламний відступ: Готелі у Тернополі, як правило, розташовані у центрі міста, що розвивається - знаходяться в безпосередній близькості від Міської адміністрації, греко-католицького Катедрального Собору, прагматика королю України Данилу Галицькому й інших визначних пам'яток міста. Гармонічне сполучення сучасних дизайнерських рішень зі стандартами комфорту люкс-класу робить їх ідеальним вибором як для ділових людей, так і для гостей на відпочинку. Готелі надають повний діапазон бізнесів-послуг, включаючи сучасний бізнес-центр і оснащений по

останньому слову техніки центр для організації ділових заходів і торжеств.

Готелі розташовані у всього лише в 1.0-1,5 км від залізничного вокзалу та автовокзалу.

Одним з головних надбанням готелів є стильні номери з прекрасними видами на «Тернопільський став», Катедральний Собор, ергономічною робочою зоною а також сучасними зручностями, такими, як ЖК-телевізор і безпроводної доступ в Інтернет.

Готельно-ресторанні комплекси «Тернопіль», «Галичина», «Авалон», «Гарденхолл» ін.. надають широкий діапазон послуг, покликаних відповідати очікуванням самих вимогливих гостей. Нижче перераховані лише деякі зі зручностей готелю, таких як бізнес-центр і фітнес-центр із розкішним плавальним басейном. Крім того, до ваших послуг ресторани а також кілька барів, крім того діє авто-сервіс, оренда автомобіля, а також високошвидкісний доступ в інтернет.

Однак готельно-ресторанні комплекси поки що не мають широкого добре налагодженого спектру транспортного обслуговування.

Транспортне обслуговування в даних готелях відбувається в кілька етапів:

Якщо гість бажає взяти на прокат автомобіль для цього йому потрібно:

1. Для початку звернутися до адміністратора чи по телефону повідомити особисто про своє бажання чи транспортні потреби .

2. Адміністратор доводить до відома гостюючих, що вік гостюючі повинні бути не менш 21 року і не перевищує 70 років, а так само повідомляє які документи повинні мати при собі гість.

3. Якщо гість згідний із всіма умовами прокату автомобілів, то адміністратор спрямовує клієнта в службу прокату автомобілів.

4. Працівник служби прокату автомобілів укладає договір на прокат автомобіля, стягує плату за надання послуги

Замовлення таксі за бажанням клієнта, готель здійснює в міській службі в такий спосіб:

1. Гість доводить до відома адміністратора про бажання замовити таксі

2. Адміністратор готелю приймаючий замовлення, випишує картку, що містять

наступні зведення: назва готелю; № кімнати; номер машини; час; місце призначення.

3. Заповнена картка передається водію.

4. Оплата таксі виробляється самим гостем водію таксі - у залежності від маршруту поїздки.

Для того що б замовити автомобіль гостю потрібно: звернутися до адміністратора, замовлення гостя передається адміністратором безпосередньо в сервісну службу. Потім випикується картка безпосередньо в сервісну службу для оплати.

При всіх позитивах, транспортне обслуговування в будь-якому готелі має потребу в удосконаленні або тому що є незадовільним для даного готелю, або освоєння нових технологій (нові автомобілі, удосконалені автобуси), або удосконалення персоналу (підвищення кваліфікації), готельно-ресторанні комплекси в т.ч. і «Тернопіль», «Галичина», «Авалон», «Гарденхолл» ін. не виключення.

Готельно-ресторанний комплекс «Тернопіль», «Галичина», «Авалон», «Гарденхолл» ін. надає широкий діапазон послуг, покликаних відповідати чеканням самих вимогливих гостей, однак транспортне обслуговування даного готелю досить на середньому рівні, і в основному розрахована на бізнес клас.

За статистикою кожен п'ятий гість готелю користується послугами таксі. В такому випадку цілком вигідніше було б відкрити свою службу з надання таксі, по-перше, для клієнта вигода в тім, щоб не чекати прибуття таксі, а по-друге відсоток прибутку для готелю. Крім того службою таксі можна надати в користування міським жителям, однак варто врахувати, що домінуючим клієнтом цієї служби повинні бути саме клієнти готелю, а вже потім клієнти міста. Надаючи послуги таксі міським чи жителям приїжджим у місто, готель тим самим збільшує свій прибуток. Однак відзначимо, що головною метою відкриття цієї служби є

задоволення потреб клієнтів готелю, і як наслідок залучення нових гостей, тобто збільшення постійних клієнтів.

У зв'язку з цим можна рекомендувати один із двох варіантів придбати свій автобусний засіб для туристичних груп або налагодити зв'язок з автобусними підприємствами міста для обслуговування гостей.

Гості готелю гідно оцінять надання автобусного обслуговування і в результаті готельне (комплекс) підприємство повніше задовольнить потреби –замовника клієнта.

Висновки

Отже в транспортному обслуговуванні на ринку сфери послуг і зокрема готельно-ресторанного бізнесу, з кожним роком стає усе більше і більше зацікавлені власне готельні комплекси. Тому щоб завоювати ринок вони удосконалюють організацію і надання додаткових послуг. В силу згаданих обставин одним з напрямків цього виду діяльності є повноцінне транспортне забезпечення готельно-ресторанних комплексів відповідно до вимог гостей міста та туристів.

Своєчасний трансфер з аеропорту, організоване переміщення групи туристів між вокзалами іноді дозволяє значно скоротити час, очікування потяга, і дозволяє зробити відпочинок більш зручним і комфортним.

Таким чином, на прикладі готельно-ресторанних комплексів нам представилось розглянути плюси і мінуси їх транспортного обслуговування і таким чином удосконалити готельний сервіс. Рекомендації з удосконалювання транспортного обслуговування, передбачають створення певних диспетчерських служб або налагодження співпраці з спеціалізованими компаніями, установивши зв'язок з автобусними підприємствами міста Тернополя ін.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Б.М.Андрюшків. О.Б.Погайдак, Н.Б.Кирич, Б.Я. Керничний. Особливості організації транспортного обслуговування в умовах трансформаційного суспільства. Держава та регіони № 2.2013.
2. Бойко Є.О. Принципи формування та функціонування регіональних транспортно-логістичних систем / Є.О. Бойко, А.Є. Журавська // Науковий вісник Херсонського державно- го університету. Серія «Економічні науки». – 2014. – № 9 – Ч. 1. – С. 187-190.
3. Буткявічус Й.П., Старовойда В.П. «Удосконалення організації, планування та управління місцевим пасажирським транспортом». (Інтернет ресурс).

4. Бойко Є.О. Особливості впливу публічного адміністрування на розвиток транспортної логістики в контексті природоохоронної політики / Є.О. Бойко, В.А. Кудак // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – 2016. – Вип. 21. Част. 2. – С. 134 – 138.
5. Гордиенко М. В.: Державний рівень менеджменту в туризмі // Тез. докл. Всерос. студ. семінару "Проблеми керування", М., ГАУ, 1998, вип.4.
6. Зорин І. В., Каверіна Т. П., Квартальнов В. А. Туризм як вид діяльності Зорин І. В., Каверіна Т. П., Квартальнов В. А. Туризм як вид діяльності Учебник. М.: Финансы и статистика. 2005. – 288 с.
7. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність: Монографія. – К.: ДЕДУТ, 2011. – 208 с.
8. Ляпина І.Ю. Организация и технология гостиничного обслуживания: Учебник для начального профессионального образования. - М: Академия, 2002. – 208 с. 40.
9. Мальська М.П., Худо В.В. Туристичний бізнес: теорія та практика. Навч.пос. - К: Центр учбової літератури, 2007.
10. Кучерук Г.Ю. Інноваційно-логістична парадигма управління якістю транспортних послуг / Г.Ю. Кучерук // [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.m.nayka.com.ua/?op=1&j=efektyvna-ekonomika&s=ua&z=1193>
11. Ольга Погайдак, Наталя Кирич, Богдан Керничний. Інноваційні шляхи розвитку транспортного обслуговування в умовах активної автомобілізації населення постоталітарного суспільства. ж. Галдицький економічний вісник № 1(60) 2013р. с 137-145.

АНДРУШКИВ Б.М.^{1*}, ПОГАЙДАК О.Б.^{2*}, КИРИЧ Н.Б.^{3*}, КЕРНИЧНИЙ Б.Я.^{4*}

1 * д.э.н., профессор, Президент Академии социального управления, каф. управления инновационной деятельностью и сферой услуг Тернопольского национального технического университета имени Ивана Пулюя; e-mail: andrushkiv.bohdan@gmail.com; ORCID ID: 0000-0003-4897-5539

2 * д.э.н., с.н.с., научно-исследовательская часть Тернопольского национального технического университета имени Ивана Пулюя; e-mail: anastasia.pogaydak@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-4070-6863

3 * д.э.н., профессор, каф. менеджмента и администрирования Тернопольского национального технического университета имени Ивана Пулюя; e-mail: nkuruch@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-7728-9787

4 * соискатель Тернопольского национального технического университета имени Ивана Пулюя, e-mail: bohdan5487@gmail.com

ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕРВИСА В СФЕРЕ ГОСТИНИЧНО-РЕСТОРАННОГО БИЗНЕСА

Цель. Статья посвящена совершенствованию транспортного обслуживания в сфере туризма и гостинично-ресторанного бизнеса как одному из самых актуальных направлений развития национальной инфраструктуры. Исследованы теоретические аспекты системы управления качеством транспортных услуг для гостиничной клиентуры. **Результаты.** На основе анализа литературных источников и существующего опыта работы транспортного обслуживания выявлены проблемы транспортного обслуживания клиента и определены направления его совершенствования. Проанализирован мировой опыт в этой сфере общественной деятельности. **Научная новизна.** Определены пути повышения эффективности транспортного обслуживания за счет организационных и инновационно-управленческих факторов, применение средств модернизации производственно-технологических процессов. Установлено, что одним из наиболее приемлемых методов оценки стабильности функционирования гостинично-ресторанного бизнеса с точки зрения эффективности использования экономических, энергетических, трудовых и других ресурсов в контексте европейских требований является инновационные средства транспортного обеспечения клиентуры. **Практическая значимость.** Широкие возможности использования предложенных организационных механизмов оказания транспортных услуг клиентуре и методы совершенствования системы управления качеством транспортных услуг. Обоснованно тезис что за счет факторов можно обеспечить полноценное и стабильное функционирование туристического и гостинично-ресторанного бизнеса Украины, что собственно и может сделать его

конкурентоспособным отраслью в условиях ЕС. Исследование осуществлено в условиях трансформационной экономики посттоталитарного общества.

Ключевые слова: гостинично-ресторанный бизнес, транспортное обслуживание, инновации, автопредприятия, стабильность, стратегия, эффективность, хозяйственная деятельность, управление, инфраструктура, трансформационное общество, Европейский Союз.

ANDRUSHKIV B.M.^{1*}, O.B. POGAYDAK^{2*}, N.B. KYRYCH^{3*}, B.Y. KERNYCHNYI^{4*}

1* President of the Academy of Social Management, Doctor of Sciences (Economics), Full Professor Ternopil Ivan Pulu National Technical University, e-mail: andrushkiv.bohdan@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-4897-5539

2* Doctor of Sciences (Economics), Senior Research Fellow Ternopil Ivan Pulu National Technical University, email: anastasia.pogaydak@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-4070-68634

3* Doctor of Sciences (Economics), Full Professor Ternopil Ivan Pulu National Technical University, e-mail: nkuruch@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-7728-9787

4* Applicant Ternopil national technical University named after Ivan pului.

WAYS TO IMPROVE TRANSPORTATION SERVICE IN THE FIELD OF HOTEL AND RESTAURANT BUSINESS

Purpose. The article is devoted to the improvement of transport services in the sphere of tourism and hotel and restaurant business as one of the most urgent directions of development of national infrastructure. The theoretical aspects of the quality management system of transport services for the hotel clientele are investigated. **Results.** On the basis of the analysis of literary sources and the existing experience in the work of transport service, problems of transport service of clients were identified and directions of its improvement were determined. The world experience in this sphere of social activity is analyzed. Scientific novelty. The ways of increasing the efficiency of transport services at the expense of organizational and innovation-management factors, the use of means of modernization of production and technological processes have been determined. It is established that one of the most acceptable methods of assessing the stability of the hotel and restaurant business from the point of view of efficiency of use of economic, energy, labor and other resources in the context of European requirements is innovative means of providing customer transport. **Practical importance.** Broad opportunities to use the proposed organizational mechanisms for providing transport services to clients and methods to improve the quality management system of transport services. It is substantiated that due to the mentioned factors it is possible to ensure the full and stable functioning of the tourist and hotel and restaurant business of Ukraine, which in fact can make it a competitive industry in the EU. The research was carried out in the context of the transformational economy of a post-totalitarian society.

Keywords: hotel and restaurant business, transport service, innovations, car companies, stability, strategy, efficiency, economic activity, management, infrastructure, transformational society, European Union

REFERENCES

1. B.M.Andrushkiv. O.B.Pogajdak, N.B.Kirich, B.Ya. Kernichnij. (2013). Osoblivosti organizaciyi transportnogo obslugovuvannya v umovah transformacijnogo suspilstva. [Features of the organization of transport service in the conditions of a transformational society]. *Derzhava ta regioni. - State and regions, Vol. 2.* (in Ukrainian).
2. Bojko Ye.O., Zhuravska A.Ye. (2014). Principi formuvannya ta funkcionuvannya regionalnih transportno-logistichnih sistem [Principles of formation and functioning of regional transport and logistics systems]. *Naukovij visnik Hersonskogo derzhavno-go universitetu. Seriya «Ekonomichni nauki». - Scientific Bulletin of Kherson State University. Economic Sciences Series, Vol. 9,* 187-190 (in Ukrainian).
3. Butkyavichus Y.P., Starovoyda V.P. (2003). Praktychni rekomendatsiyi shchodo udoskonalennya orhanizatsiyi planuvannya ta upravlinnya mistsevymy pasazhyrskymy perevezennyamy [Improving the organization, planning and management of local passenger transport]. *Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu. - Bulletin of the National Transport University. Vol. 8,* 135-137 (in Ukrainian).

4. Bojko Ye.O., Kucak V.A. (2016). Osoblivosti vplivu publichnogo administruvannya na rozvitok transportnoyi logistiki v konteksti prirodohoronnoyi politiki [Peculiarities of the influence of public administration on the development of transport logistics in the context of environmental policy]. *Naukovij visnik Hersonskogo derzhavnogo universitetu. Seriya «Ekonomichni nauki»*. - *Scientific Bulletin of Kherson State University. Economic Sciences Series*. Vol. 21, 2, 187-190 (in Ukrainian).
5. Gordienko M. V. (1998). Derzhavnij riven menedzhmentu v turizmi. [State level of management in tourism]. *Thesis. report All-Russian. stud. seminar "Problems of management"*. - *Tez. dokl. Vseross. stud. seminaru "Problemi keruvannya"*. Vol. 4, Moscow: GAU. [in Russian].
6. Zorin I. V., Kaverina T. P., & Kvartalnov V. A. (2005). *Turizm yak vid diyalnosti. [Tourism as an activity]*. Moscow: Finansy i statistika. (in Ukrainian)
7. Kucheruk G.Yu. (2011). *Yakist transportnih poslug: upravlinnya, rozvitok ta efektyvnist. [Quality of transport services: management, development and efficiency]*. Kyiv: DETUT. (in Ukrainian)
8. Lyapina I.Yu. (2002). *Organizaciya i tehnologiya gostinichnogo obsluzhivaniya: Uchebnik dlya nachalnogo professionalnogo obrazovaniya. [Organization and technology of hotel service: A textbook for primary vocational education]*. Moscow: Akademiya. [in Russian].
9. Malska M.P., Hudo V.V. (2007). *Turistichnij biznes: teoriya ta praktika. [Organization and technology of hotel service: A textbook for primary vocational education]*. Kyiv: Centr uchbovoyi literaturi. (in Ukrainian).
10. Kucheruk G.Yu. *Innovacijno-logistichna paradigma upravlinnya yakistyu transportnih poslug. [Innovation and logistics paradigm of quality management of transport services]*. [www.m.nayka.com.ua](http://www.m.nayka.com.ua/?op=1&j=efektyvna-ekonomika&s=ua&z=1193). Retrieved from <http://www.m.nayka.com.ua/?op=1&j=efektyvna-ekonomika&s=ua&z=1193>
11. Olga Pogajdak, Natalya Kirich, Bogdan Kernichnij. (2013). *Innovacijni shlyahi rozvitku transportnogo obslugovuvannya v umovah aktivnoyi avtomobilizaciji naselennya posttotalitarnogo suspilstva. [Innovative ways of development of transport service in the conditions of active motorization of the population of post-totalitarian society]*. *Galdickij ekonomichnij visnik. - Galdytsky Economic Bulletin*. Vol. 1(60), 137-145 (in Ukrainian).

Стаття надійшла до редакції: 20.03.2020

Received: 20 March 2020

УДК 65.011ГОЛОВКОВА Л.С.^{1*}, БАЙГУШЕВ В.В.^{2*}

1* д.е.н., проф., завідувач кафедри фінансів та економічної безпеки Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, e-mail: g.liudmila22@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-5473-6644

2* докторант, Дніпровський університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, e-mail: vlodimir.baigushev@rambler.ru

СТРАТЕГІЧНИЙ РОЗВИТОК АСОЦІАЦІЇ "УКРАВТОПРОМ" В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ РИНКУ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ УКРАЇНИ

Мета. Виконати дослідження стан національного ринку продажів легкових автомобілів України та обґрунтувати стратегію розвитку виробників, експортерів та імпортерів асоціації "Укравтопром" до 2023 року. **Методика.** Для досліджень використані методи статистичної обробки даних, загальна теорія систем і системний аналіз. **Результати.** Визначено, що за період 2008-2019 рр. обсяги продажів легкових автомобілів в Україні має принципові ознаки невизначеності та запропонована Стратегія сталого конкурентоспроможного розвитку виробників, експортерів та імпортерів асоціації "Укравтопром" до 2023 року. **Наукова новизна.** Розроблено та визначено кількісні оцінки показників стану невизначеності обсягів продажів і купівельних уподобань національного ринку легкових автомобілів України. **Практична значимість.** Визначено основні вимоги та заходи стратегії розвитку асоціації "Укравтопром" до 2023 року.

Ключові слова: стратегія; асоціація; конкурентні переваги; конкурентоспроможність; ринок; галузь; невизначеність.

Постановка проблеми

Розробка стратегії розвитку Асоціації виробників, імпортерів та експортерів автомобілів "Укравтопром" спрямована на підвищення ефективності діяльності в автотранспортній галузі, де суб'єкти господарювання формують стійкі конкурентні переваги. Дана галузь є динамічною системою, яка функціонує в умовах впливу факторів, які мають показники властиві такій характеристиці ринкового середовища, як невизначеність. Розробка конкурентної стратегії розвитку, коли головні чинники галузі відносяться до характеристики "невизначені" є складним, не дослідженим і має важливу практичну і теоретичну значимість.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Протягом 2015-2019 рр. на тему стратегічного розвитку національного автопрому є велика кількість публікацій в основному інформаційного виду. У даних публікаціях присутня головна проблема, яку

поділяють практично всі автори. Дана проблема полягає в наявності світового досвіду становлення національного автомобілебудування в багатьох країнах світу і повне ігнорування наявних позитивних результатів на державному рівні України. Найбільш змістовною публікацією на дану проблему є джерело [1]. Матеріал викладений в публікації [1], на наш погляд, вимагає подальшого розвитку і конкретизації цілей, завдань для їх досягнення і рішень в умовах невизначеності національного ринку виробництва і продажів легкових автомобілів.

**Формулювання цілей статті
(постановка завдання)**

Метою цього дослідження є стратегічний розвиток асоціації "Укравтопром" в умовах невизначеності національного ринку легкових автомобілів України на період до 2023 року.

Виклад основного матеріалу

Асоціація автовиробників України "УкрАвтопром" була створена в 1997 році.

Засновниками "Укравтопрому" виступили понад 20 підприємств, які були провідними підприємствами автомобілебудівної галузі України. На сьогоднішній день членами Асоціації є 18 великих підприємств вітчизняного автопрому. До числа найбільш великих підприємств відносяться: "Бориспільський автозавод", "Чебоксарський автобус", "Єврокар", "АВТОЗАЗ", "Богдан Моторс", "Корпорація УкрАвто", "АвтоКраз", "Завод "ПОЖСПЕЦМАШ", "Прем'єр Експо", "Державтотранс". Головним завданням Асоціації є представництво та захист інтересів українських автовиробників у міжнародних та державних інституціях, а також координація зусиль підприємств у галузі автомобілебудування (виробництво, продаж) з урахуванням світових тенденцій розвитку виробництва транспортних засобів. Кінцевими цілями і завданнями при розробці конкурентної стратегії для організацій, які планують діяльність в автотранспортній галузі України є: 1. Визначення конкурентоспроможної номенклатури продукції та послуг. 2. Визначення обсягів продажів і виробництва конкурентоспроможної номенклатури продукції. 3. Цінова політика в галузі. Визначальний вплив на задані цілі і завдання надає дія семи конкурентних сил [2], які визначають структуру конкуренції в галузі і наступні фактори: покупці, товари заміники, галузеві конкуренти, постачальники, екологічні фактори, нові продавці, політичні фактори. Для галузевого ринку легкових автомобілів України визначальний вплив роблять: покупці – через різке зниження купівельної спроможності населення країни; політичні чинники і галузеві конкуренти. До галузевих факторів слід віднести низьку конкурентоспроможність легкових автомобілів українського виробництва. Всі перераховані три фактори діючи одночасно привели до нового, принципово відрізняється станом ринкового середовища і виникнення факторів невизначеності. Фактори невизначеності досить часто визначають шляхи ймовірного розвитку галузей. В даний час дослідження даних факторів методами статистичної обробки призводить до значних похибок, а іноді просто до помилок. Для вироблення підходу прийняття рішень в умовах невизначеності можна застосувати теорію статистичних рішень. Однак в цілому

адекватність цього підходу є відносною, зважаючи на відсутність способу звести наукову діяльність до якоїсь "статистичної гри". Тому застосування статистики вимагає особливого осмисленого підходу. В економічних дослідженнях побудувати план експерименту відповідно до вимог методів статистичної обробки даних є практично не здійсненним завданням. Проблема полягає в неможливості виконання необхідного обсягу і типів випробувань, який вимагає застосування статистичних методів для визначення найбільш ймовірних значень економічних показників. Тому виникнення факторів невизначеності ринкового середовища не можуть оцінюватися і вирішуватися тільки методами теорії статистичних рішень. Принципове значення для суб'єкта господарювання має ситуація, коли виникають потенційні причини майбутніх змін невизначеності. Оцінка такої ситуації в науковій літературі практично не досліджена. У даній роботі пропонується провести дане дослідження. Для цього необхідно ідентифікувати виникнення невизначених змін, а потім визначити джерела невизначених змін. Рішення даної проблеми пов'язано з необхідністю виконання аналізу стану суб'єктів господарювання в галузі, а також аналізу самої галузі. Фундаментом для такого аналізу галузі та суб'єкта господарювання є дослідження першопричин дії семи конкурентних сил, які визначають структуру конкуренції галузі. Кожній галузі відповідає абсолютно певна і відрізняється від інших галузей структура конкуренції, що включає основні показники господарської діяльності конкурентів. Визначити першопричини дії невизначеності в умовах зміни показників галузі мають коливальний і нестаціонарний характер досить складно. Для цього необхідно виконати аналіз стану змін кожного показника конкретної галузі та показників самого суб'єкта господарювання. При цьому виникає проблема оцінки наявного масиву даних для прийняття певних рішень для вироблення стратегії.

Розглянемо стан галузі та суб'єктів господарювання для трьох типів поведінки обраних показників: відносно-стабільний; нестабільний, але мають ясні причини нестабільності (нестабільно-залежні) і невизначені. Виберемо кількісні оцінки для обраних трьох типів поведінки обраних

показників за величиною відхилення від середнього значення, визначеного з обраного масиву даних: відносно-стабільне, $\pm 10,0\%$ не більше; нестабільно-залежні або нестабільні, $\pm 30,0\%$ не більше; невизначені, $\pm 30,0\%$ і більше. Виникає питання, чому обрані саме дані значення і три діапазони даних. Вибір даних обумовлений тривалим терміном виконаних дослідження з даного питання і особистими контактами з фахівцями-аналітиками відділів прогнозування обсягів продажів на різних підприємствах. Величина ($\pm 10,0\%$ не більше), як правило, є методичною похибкою для будь-якого методу прогнозування. Величина ($\pm 30\%$ не більше) на практиці, як правило, вибирається переважною кількістю фахівців-аналітиків в даній галузі для прогнозу валових обсягів

продажів і валового доходу організацій. Для коливань показників в заданому інтервалі визначається необхідна кількість всіх видів ресурсів для прийняття необхідних рішень. Вихідні дані з відхиленням ($\pm 30,0$ і більше) відносяться до невизначених або ненадійних масивів даних. Для дослідження в якості масиву даних залучимо показники продажу легкових автомобілів в Україні за статистичними даними Асоціацією "Укравтопром" (табл.1). Обсяги продажів легкових автомобілів в 2008 році є розквітом даного ринку і характеризується максимальним обсягом продажів за весь період існування даного ринку незалежної України. Даний обсяг прийнятий за 100%.

Таблиця 1

Динаміка змін обсягу продажів легкових автомобілів за статистичними даними асоціації "Укравтопром" первинна реєстрація за період 2008-2012 рр.

Джерело: [3].

Найменування	Роки продажів продукції				
	2008	2009	2010	2011	2012
Обсяг реалізації за рік, шт.	623 252	175 165	169 540	207 453	237 602
Зміни до року максимальних продажів, %	100	- 71,9	- 72,8	- 66,7	- 61,9

Світова криза почалася 2008-2009 роках та призвела до зменшення обсягу продажів від 71,9% до 72,8% у 2010 році. Потім почалося зростання обсягів продажів і в 2012 зменшення з 2008 роком склало 61,9%. У 2011 році, коли почалося повільне зростання обсягів продажів, який за прогнозами більшості аналітиків, при відсутності сильних потрясінь ринку міг бути відновлений до 2015...2016 років на близький рівень 2008 року. Розрахунковий прогноз давав значення

не менше 600 тис. штук. Однак політичні події 2013...2014 років на Україні обрушили даний ринок значно сильніше, ніж міжнародна криза 2008 ... 2009 роках. В (табл. 2) приведена динаміка падіння обсягу продажів даної продукції до значень 46546 штук або на 92,5%. З 2016 року почалося повільне зростання обсягів продажів легкових автомобілів на авторинку продажів.

Таблиця 2

Динаміка змін обсягу продажів легкових автомобілів за статистичними даними асоціації "Укравтопром" первинна реєстрація за період 2013-2019 рр.

Джерело: [3].

Найменування	Роки продажів продукції						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Обсяг реалізації за рік, шт.	213322	97020	46546	65562	80271	81877	88437
Зміни до року максимальних продажів, %	- 65,8	- 84,4	- 92,5	- 89,5	- 87,1	- 86,9	- 85,8

При цьому дане зростання значно менше, ніж при виході ринку після міжнародної кризи 2008...2009 років. В (табл. 2) видно, що за період 2016...2019 роках обсяг виріс до 88437 штук, в той же час зростання продажів в 2012 році вийшов на рівень 237 602 штук. Зростання за 4 роки відбувається значно повільніше, ніж у 2011...2012 року. Можна зробити висновок, що головні причини падіння продажів не усунені і продовжують діяти. Головною особливістю (табл.1,2) є припинення виробництва легкових автомобілів за повним циклом виготовлення українськими підприємствами у 2017 році.

Однак обсяг продажів імпортованих автомобілів в 2017 році склав 80271 штук при орієнтовній вартості не менше 950 млн. долл. США. У цих умовах проблема визначення переваг покупців ставиться визначальною для забезпечення стійкості конкурентної позиції на ринку продажів легкових автомобілів. В (табл. 3) наведено дані для перших дванадцяти з понад тридцяти марок виробників, що беруть участь у всьому масиві статистичних даних за передкризові 2010 ... 2013 роки.

Таблиця 3

Динаміка купівельних переваг при купівлі легкових автомобілів на авторинку України за даними асоціації "Укравтопром" (перші дванадцять виробників)

Джерело: [3].

Марка	Годы продаж продукции											
	№	%	2010, штук	№	%	2011, штук	№	%	2012, штук	№	%	2013, штук
1.HYUNDAI	3	8,6	14643	2	10,5	21829	1	9,6	22868	1	8,4	18001
2.ВАЗ	1	15,3	25908	1	13,7	28436	2	8,3	19718	11	4,3	9162
3.ЗАЗ	2	8,8	14966	3	9,4	19529	3	7,6	18124	2	8,3	17709
4.КИА	9	4,4	7445	10	4,5	9307	4	6,8	16111	5	6,25	13324
5.VOLKSWAGEN	11	2,95	5013	9	4,9	10099	5	6,6	15786	6	6,0	12851
6.TOYOTA	4	6,3	10685	4	6,2	12906	6	6,4	15710	4	7,24	15436
7. SKODA	7	4,7	7916	7	5,1	10596	7	5,9	13948	7	5,76	12285
8.RENAULT	6	4,8	8157	5	5,5	11478	8	5,7	13567	9	5,3	11307
9. NISSAN	10	3,4	5778	11	4,45	9245	9	5,3	12609	8	5,31	11327
10.GEELY	12	2,5	4249	12	3,1	6449	10	5,1	12099	3	7,7	16436
11.FORD	8	4,5	7679	8	5,0	10446	11	4,3	10238	10	5,0	10721
12.CHEVROLET	5	5,3	8994	6	5,2	10869	12	4,0	9616	12	2,1	4524
Сумма, % и шт.	-	71,6	121334	-	77,5	161990	-	75,6	181742	-	71,7	153739

Вибір перших дванадцяти виробників обумовлений обсягом продажів, який їм належить в діапазоні (71,6-77,5) % всього обсягу продажів. Лідери, що займають 1, 2, 3 місця виділені в табл.3. В таблиці 4 динаміка купівельних переваг при купівлі легкових автомобілів на авторинку України різко змінилася. На 1 місце (табл.4) виходить марка

TOYOTA, а з 2016 року лідерами стають TOYOTA, RENAULT, і VOLKSWAGEN. Дані марки легкових автомобілів є лідерами і на світовому ринку. При цьому український виробник ЗАЗ переходить з лідируючої трійки на 10 місце.

Динаміка купівельних переваг при купівлі легкових автомобілів на авторинку України за даними асоціації "Укравтопром", 2014-2016 рр.

Джерело: [3].

Найменування	Роки реалізації легкових автомобілів								
	№	%	2014	№	%	2015	№	%	2016
1.HYUNDAI	4	5,7	5511	6	5,5	2556	8	5,18	3396
2.BAZ	11	2,6	2531	-	2,2	1000	11	2,34	1533
3.ZAZ	3	8,15	7908	3	6,16	2868	10	4,2	2758
4.KIA	10	3,9	3770	9	4,33	2014	5	6,1	3982
5.VOLKSWAGEN	5	5,6	5419	7	4,9	2299	3	7,6	5001
6.TOYOTA	1	10,6	10296	1	10,53	4903	1	11,7	7668
7.SKODA	7	5,4	5219	8	4,7	2172	4	6,3	4145
8.RENAULT	6	5,42	5256	2	9,05	4215	2	9,75	6389
9.NISSAN	8	4,9	4753	4	5,7	2659	7	5,25	3444
10.GEELY	2	9,65	9365	10	3,35	1559	-	0,7	459
11.FORD	9	4,65	4506	5	5,6	2608	6	5,5	3612
12.CHEVROLET	12	1,5	1466	12	2,9	1360	12	1,83	1203
13.BMW	-	1,3	1267	11	3,9	1807	9	4,7	3073
Сумма, % и шт.	-	68,1	65991	-	64,9	30436	-	66,45	43683

За період 2017 ... 2019 років формується стабільна трійка лідерів з TOYOTA, RENAULT, VOLKSWAGEN і четвертого не стабільного лідера учасника ринку KIA. Зміни щодо лідерів у першій трійці обсягів продажів наведені в (табл.5). У 2017 році припиняє

виробництво легкових автомобілів український виробник ZAZ. Масив статистичних даних (табл.1,2,3,4,5) з обсягів продажів на ринку легкових автомобілів України за даними асоціації "Укравтопром" вимагає оцінки.

Таблиця 5

Динаміка купівельних переваг при купівлі легкових автомобілів на авторинку України за даними асоціації "Укравтопром", 2017-2019 рр.

Джерело: [3].

Марка автомобілю	Роки реалізації продукції та частка від загального обсягу реалізації, %								
	№	%	2017, штук	№	%	2018, штук	№	%	2019, штук
1.HYUNDAI	6	5,45	4356	6	6,1	4979	6	5,75	5099
2. MAZDA	12	1,95	1566	8	3,8	3126	9	2,8	2483
3.FORD	8	4,4	3524	9	3,55	2907	-	1,95	1727
4.KIA	5	6,6	5320	7	6,05	4962	3	8,6	7586
5.VOLKSWAGEN	3	8,1	6525	3	7,55	6183	7	5,3	4675
6.TOYOTA	1	12,1	9698	1	12,3	10 082	2	14,2	12570
7.SKODA	4	7,05	5675	5	6,6	5403	4	7,05	6231
8.RENAULT	2	10,8	8671	2	10,65	8722	1	16,5	14603
9.NISSAN	7	5,4	4324	4	6,75	5538	5	6,05	5333
10. AUDI	10	2,7	2169	10	2,6	2105	-	1,8	1594
11. MERCEDES-B...	9	2,95	2360	11	2,35	1922	11	2,45	2165
12. MITSUBISHI	11	2,25	1821	-	-	-	-	-	-
13. SUZUKI	-	1,3	1068	12	2,3	1915	8	2,95	2614
14. BMW	-	-	-	-	-	-	10	2,65	2342
15. PEUGEOT	-	-	-	-	-	-	12	2,4	2111
Сума, % и шт.	-	68,1	56 009	70,0	70,0	57 844	-	74,0	65 912

Обсяг продажу за рік легкових автомобілів на авторинку України за даними асоціації "Укравтопром" за період (2008 - 2019) роки має інтервал падіння продажів щодо піку продажів у 2008 році (– 61,9 ...– 92,5) %, (табл.1,2). Даний показник містить всі ознаки поведінки типу "невизначеність". Розглянемо інший показник, а саме, частка реалізації в % дванадцяти виробників, з тридцяти (табл. 3,4,5). Для періоду 2010...2013 років частка реалізації в % дванадцяти виробників змінювалася в інтервалі (71,6...77,5)%, а в 2014...2016 роках (64,9 ... 68,1)%. Видно, що стабільність даних показників висока,

незважаючи на високі коливання всього обсягу продажів за період 2010-2016 років від 237602 шт. до 46546 шт. Стан обсягів продажів на ринку легкових автомобілів України з 2017 року стабілізувався (див. табл.2). Тому період обсягів продажів і частки лідерів продажів для подальшої розробки стратегії має особливе значення. В табл.6 представлено три типу стану економічних показників динаміки купівельних переваг при купівлі легкових автомобілів при невизначеності авторинку України, 2017-2019 роки.

Таблиця 6

Три типи поведінки показників динаміки купівельних переваг при купівлі легкових автомобілів в умовах невизначеності авторинку України, 2017-2019 рр.

Джерело: [3].

Найменування	Визначення типу показників за коливаннями продажів конкретного виробника		
	Відносно-стабільні, ± 10,0% не більше	Нестабільно-залежні, ± 30,0% не більше	Невизначений, ± 30,0% більше
1.HYUNDAI	(4356...5099) ± 7,8	–	–
2. MAZDA	–	–	(1566...3126) ± 33,2
3.FORD	–	–	(3524...1727) ± 34,2
4.КИА	–	(5320...7586) ± 17,5	–
5.VOLKSWAGEN	–	(6525...4675) ± 16,5	–
6.TOYOTA	–	(9698...12570)± 12,9	–
7.SKODA	(5675...6231) ± 4,7	–	–
8.RENAULT	–	(8671...14603)±25,5	–
9.NISSAN	–	(4324...5538)±12,3	–
10. AUDI	–	(2169...1594)± 15,3	–
11.MERCEDES	–	(2360...1922)±10,2	–
12. SUZUKI	–	–	(1068...2614)±33,9

Аналіз (табл.6) показує яка сильна конкуренція на даному ринку навіть між першими дванадцятьма учасниками. Для пояснення стану даної конкуренції наведемо порівняння найважливіших експлуатаційних показників автомобілів в класі С для світових лідерів і лідерів продажів в Україні: TOYOTA, RENAULT, KIA і VOLKSWAGEN. Дані по комплектації, технічними

характеристиками і цінами автомобілів цих виробників і їх показники наведені в табл. 7. З наведених даних в (табл.7) видно, що основні експлуатаційні показники дуже близькі. При цьому відрізняється показник KIA Cerato по витраті палива на 100 км в змішаному циклі але оцінка компенсується більш високим гарантійним терміном експлуатації.

Визначальні експлуатаційні показники автомобілів у класі з 2019 року випуску, які забезпечують конкурентні переваги лідерам ринку

*Джерело: [3], **інші показники практично не відрізняються.*

Показники**	Виробники автомобілів			
	Toyota Corolla	Renault Megane Sedan	KIA Cerato	Volkswagen Polo
1.Об'єм двигуна, літри	1,6	1,6	1,6	1,6
2.Вид палива	бензин	бензин	бензин	бензин
3. Коробка передач	МКП	МКП	МКП	МКП
4. Потужність двигуна, к. с.	132	115	121	110
5. Витрата палива на 100 км, змішаний цикл	6,4	6,5	7,1	5,8
6.Розгін до 100 км/год, сек.	11	10,6	10,6	10,4
7.Вид приводу	передній	передній	передній	передній
8. Ціна, дол. США	18 033...18 672	17 036...19 036	17 446... 17 830	19 067...21 415
9. Гарантія	100 000 км	100 000 км	150 000 км	100 000 км

Нижча витрата палива при змішаному циклі експлуатації призводить до більш високої ціни. Особливої уваги заслуговує конкурентна господарська діяльність компанії Тойота. Компанія з 2014 року займає перші місця за обсягом продажів і лише в 2019 році залишилася на другому місці поступившись першим місцем компанії RENAULT. Для розробки конкурентної стратегії організацій, які планують діяльність у галузі легкових автомобілів України на період 2021 - 2023 рр. необхідно враховувати всі характеристики наявного масиву даних для прийняття обґрунтованих рішень (табл.1,2,3,4,5,6,7). Розробка стратегії національного ринку для будь-якої галузі ґрунтується на трьох основних принципах та їх комбінаціях:

- стратегії держави для залучення приватних інвестицій, які приносять прибуток інвестору і державі;
- державне інвестування галузі для отримання економічного ефекту та розвитку національної економіки;
- власна стратегія організації, яка ґрунтується на аналізі зовнішнього середовища та наявних компетенціях, що формують конкурентні переваги. Наявна інформація реальної оцінки планів держави в розвитку автомобілебудування наступна. Так Всеукраїнська асоціація автоімпортерів і дилерів (ВААІД) заявляє, що плани уряду завищеними в п'ять-сім разів при існуючих темпах зростання української економіки, ВВП і потенціалу купівельної спроможності населення. При цьому ВААІД вважає концепцію уряду такою, що не відповідає

сучасним реаліям, непрофесійно підготовленою і не вирішальною проблеми розвитку національного автомобілебудування. Тому головним принципом залишається підхід, який ґрунтується на аналізі зовнішнього ринкового середовища та наявних компетенціях підприємств автомобілебудування, що формують конкурентні переваги на національному ринку легкових автомобілів України. Основні положення розробки стратегії розвитку асоціації "УкрАвтопром", яка є єдиним об'єднанням, що має підприємства для виробництва легкових автомобілів наведені в (табл.8). Необхідно відзначити, що деякі учасники Асоціації "УкрАвтопром" є дилерами з продажу вітчизняних та імпортних автомобілів. Розглядаючи український ринок легкових автомобілів з позиції покупця необхідно зробити висновок, що покупцеві байдужі багато характеристик і особливості даного ринку. Покупець хоче придбати відмінний автомобіль за відповідну ціну. Саме з цієї позиції і розглядається стратегія розвитку Асоціації автовиробників, автоекспортерів і автоімпортерів «УкрАвтопром». Передумов розвитку Асоціації автовиробників, автоекспортерів і автоімпортерів «УкрАвтопром» для становлення нового рівня національного автомобілебудування в даний час державою не створено. Тому розробка стратегії в даному напрямку розвитку

Асоціації має великі проблеми і розробити її комерційним організаціям неможливо.

Етапи, основні вимоги та заходи Стратегії розвитку Асоціації автовиробників, автоекспортерів та автоімпортерів «УкрАвтопром» до 2023 року

Джерело: [4], [5]

Найменування сутність етапу	Вимоги та заходи стратегії
1. Огляд і сутність конфігурації бізнесу асоціації "УкрАвтопром" в даний час	
1.1 Концепція бізнесу об'єднання	Працювати для клієнтів, які бажають мати високу якість і адекватну ціну автомобіля. Головні компетенції нашого бізнесу Висока якість продукції, співпраця з покупцем і високий рівень обслуговування
1.2 Даний стан бізнесу об'єднання	Ми продаємо продукцію кращих зарубіжних і національних виробників легкових автомобілів, яка користується успіхом у покупців.
1.3 Детермінанти ефективності діяльності	Детермінантами ефективності діяльності нашої Асоціації є висока якість обслуговування покупців від продажу до сервісного і після гарантійного терміну експлуатації продукції
2. Передбачення майбутньої конфігурації бізнесу асоціації " УкрАвтопром"	
2.1 Збільшити обсяг машин національного виробництва	Забезпечити обсяг машин національного виробництва не менше 15 тис. штук в 2021 році і забезпечити зростання до 20 тис. штук в 2022 році
2.2 Збільшити частку на ринку продажів машин національного виробництва	Забезпечити частку на ринку продажів машин національного виробництва не менше 15% в 2021 році і зростання до 20% в 2022 році
3. Аналіз стану національного ринку легкових автомобілів України	
3.1 Обсяг продажів, з урахуванням можливої кризи, пов'язаної з пандемією коронавірусу на світовому ринку	1. 2017 - 2018 р.: (80271 ... 81877), + 1606, (+2,0%) 2. 2018 - 2019 р.: (81877 ... 88437), + 6560, (+8,0%) 3. 2019 - 2020 р.: (88437 ... 92860), + 4422, (+5,0%) 4. 2020 - 2021 р.: (92860 ... 100288), +7428, (+8,0%) 5. 2021 – 2022 р.: (100288...114328), + 14040, (+14,0%)
3.2 Частка асоціації "УкрАвтопром" в імпортних продажах автомобілів	Забезпечити частку на ринку продажів машин імпортного виробництва не менше 15 % і забезпечити зростання в продажах імпортних автомобілів до 25%
3.3 Зміни на ринку	1. Відбувається постійне зростання обсягів продажів в 2017, 2018, 2019 роках. 2. Компанії, що входять до трійки лідерів за обсягом продажів за останні три роки: Toyota, Renault, Volkswagen, KIA. Частка трійки лідерів з обсягу продажів зросла з 30,5% до 39,3%.
3.4 Секторизація ринку	1. Десять найбільш продаваних виробників за оцінкою обсягів продажів за 2019 рік: Renault, Toyota, KIA, Skoda, Nissan, Hyundai, Volkswagen, Suzuki, Mazda, Peugeot. 2. Десять найбільш продаваних моделей за оцінкою обсягів продажів за 2019 рік: KIA Sportage, Renault Duster, Renault Logan, Toyota RAV-4, Renault Sandero, Skoda Octavia, Toyota Land Cruiser Prado, Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Toyota Camry.
3.5 Характеристика покупців	Вартість найбільш продаваних автомобілів знаходиться в інтервалі: 11400 ... 28900 дол. США
3.6 Потреби клієнтів	1. Висока надійність автомобіля при експлуатації для умов доріг країни. 2. Низька вартість експлуатації, тривалий термін служби і висока ймовірність продажу з високою вартістю через 5 - 7 років. 3. Можливість переходу на газоподібне паливо при низьких витратах. 4. Висока вантажопідйомність і зручний салон для 5-ти осіб. 5. Низька вартість реєстрації та страхівки.
3.7 Рішення про покупку	1. Найважливішим фактором при покупці є низька вартість експлуатації автомобіля протягом терміну погашення кредиту 2. Престижність торгової марки 3. Можливість комфортної поїздки для сім'ї з 4-5 чоловік
4. Аналіз конкуренції	
4.1 Огляд галузі	1. У галузі ведуть бізнес з виробництва легкових автомобілів три основних підприємства: Автомобільний завод ЗАЗ, корпорація

	Богдан, підприємство Єврокар. 2. Більше тридцяти підприємств здійснюють продаж вітчизняних та імпортованих автомобілів і є дилерами.
4.2 Природа конкуренції	В галузі спостерігається конкуренція в області ціни, характеристик продукції та вартості послуг, що надаються
4.3 Зміни в галузі	1. Головною зміною в галузі є втрата лідерства компанії ВАЗ, короткочасне лідерство компанії HYUNDAI і перехід позиції лідера до компанії Тойота з 2014 до 2018 роках 2. Зупинка в 2018 році підприємства ЗАЗ 3. Четверте або п'яте місце за обсягом продажів української компанії Єврокар.
4.4 Основні конкуренти	Основними конкурентами на ринку є готова продукція іноземних компаній Тойота, Рено, Фольксваген, Хендай, Кіа.
4.5 Продукція / послуги конкурентів	Продукція основних п'яти конкурентів характеризується високою якістю і рівнем послуг, низькою вартістю експлуатації і високим рівнем цін при покупці автомобілів
4.6 Зіставлення потреб і пропозицій	Зіставлення потреб і пропозицій потреби покупців задоволені практично повністю
4.7 Загрози і ризики	Основним ризиком діяльності є політична ситуація в країні і зниження купівельної спроможності населення
5. Стратегія	
5.1 Кокурентні переваги	1. Низька вартість експлуатації автомобіля у покупця 2. Сервіс, який максимально забезпечує потреби покупців
5.2 Конкурентні недоліки	Висока ціна продукції
5.3 Головні риси стратегії	Оптимальне співвідношення ціни і якості
5.4 Реалізація стратегії	Максимальну взаємодію при продажу та послуг сервісного обслуговування
6. Продукція та послуги	
6.1 Опис продуктів / послуг	Опис автомобілів і послуг за характеристиками, що мають важливе значення для покупців і відрізняють Вас від конкурентів
6.2 Обсяг наданих послуг	Опис послуг сервісу автомобілів, що відрізняють Вас від конкурентів
6.3 Індивідуальний підхід до покупців	Упор на індивідуальний підхід, який притаманний тільки Вашому підприємству
6.4 Нові продукти і послуги	Опис переваг нових марок і вдосконалення раніше випущених марок автомобілів
7. Продажі та маркетинг	
7.1. Ринкова стратегія	Основна маркетингова стратегія, яка відрізняє Вас від інших продавців автомобілів
7.2 Тактика продажів	Нашим головним способом збуту автомобілів є прями продажі покупцям
7.3. Реклама	Вибір найбільш ефективних методів з підкресленням унікальності ваших автомобілів і їх конкурентних переваг
7.4. Просування на ринку	1. Опис акцій і пропозицій Вашої компанії які забезпечують збільшення обсягу продажів автомобілів і послуг 2. Проведення конкурсів серед покупців
7.5. Паблісіті	1. Виступи в страхових компаніях, що пропонують найбільш ефективні способи страхування автомобілів. Дані виступи, як правило, є безкоштовними 2. Участь у спеціалізованих виставках
8. Управління	
8.1 Персонал	Резюме на кожного співробітника вищого рівня управління за результатами попереднього року
8.2 Структура менеджменту	Структура, яка контролює цілі і досягає поставлених завдань
8.3 Загальна структура організації	Структура, що обслуговує реалізацію стратегії організації
8.4 Планування кадрів	Культура організації, спрямована на постійне зростання кваліфікації співробітників всіх рівнів управління і конкурентний відбір персоналу за результатами тестування
8.5 Офіс і матеріальна база управління підприємством	Розташування офісу його переваги і недоліки при управлінні підприємством і обслуговуванням покупців

Висновки

1. Представлено динаміку змін обсягу продажів легкових автомобілів за статистичними даними асоціації "Укравтопром" первинну реєстрацію за період 2008 ... 2019 роки та визначено головні причини даних змін, (табл.1,2).

2. Для умов невизначеності національного ринку легкових автомобілів України розраховані три типи поведінки показників динаміки купівельних переваг вибору

виробників при купівлі легкових автомобілів, 2017- 2019 рр.

3. Представлені визначальні експлуатаційні показники автомобілів в класі "С" з 2019 року випуску, які забезпечують конкурентні переваги продажів трьом лідерам національного ринку.

4. Розроблено Стратегію розвитку Асоціації автовиробників, автоекспортерів та автоімпортерів «УкрАвтопром» до 2023 року.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Папашев о. Маркетингова стратегія розвитку автомобілебудування в Україні / Олег Папашев, Михайло Сокіл // Маркетинг в Україні. – 2018. – № 1. - С. 45-55.
2. Портер М. Конкурентна перевага: як досягти високого результату і забезпечувати його стійкість / Майкл Портер ; Пер. з англ. 2-е вид. Москва: Альпіна Бізнес Букс, 2006. – 715 с.
3. Асоціація українських автомобільних виробників «Укравтопром». Статистика. Продаж нових легкових автомобілів по маркам в 2007 - 2018 роках. Перші реєстрації нових автомобілів в Україні за марками (в одиницях). URL: <http://ukrautoprom.com.ua/ru/statistika/statistika-2018>
4. Адамс.Б. Бізнес-планування: ефективні методики розробки/ Боб Адамс; Пер.з англ. С.А. Долгова. - М.: АСТ: Астрель, 2008. – 575 с.
5. Корпоративне планування розвитку компанії: збалансованість, стійкість, пропорційність: монографія / За ред. Анісікіна Ю. П.. - М.: Омега-Л, 2017. – 582 с.

ГОЛОВКОВА Л.С.^{1*}, БАЙГУШЕВ В.В.^{2*}

1* д.е.н., проф., заведуюча кафедрою фінансов и економічної безпеки Дніпровського національного університету залізничного транспорту шимени академіка В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, e-mail: g.liudmila22@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-5473-6644

2* докторант, Дніпровський університет залізничного транспорту шимени академіка В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, e-mail: vlodimir.baigushev@rambler.ru

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ АССОЦИАЦИИ "УКРАВТОПРОМ" В УСЛОВИЯХ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ УКРАИНЫ

Цель. Выполнить исследование состояние национального рынка продаж легковых автомобилей Украины и обосновать стратегию развития производителей, экспортёров и импортёров ассоциации "Укравтопром" до 2023 года. **Методика.** Для исследований использованы методы статистической обработки данных, Общая теория систем и системный анализ. **Результаты.** Определено, что за период 2008-2019 гг. объёмы продаж легковых автомобилей в Украине имеет принципиальные признаки неопределённости и предложена Стратегия устойчивого конкурентоспособного развития производителей, экспортёров и импортёров ассоциации "Укравтопром" до 2023 года. **Научная новизна.** Разработаны и определены количественные оценки показателей состояния неопределённости объёмов продаж и покупательских предпочтений национального рынка легковых автомобилей Украины. **Практическая значимость.** Определены основные требования и меры стратегии развития ассоциации "Укравтопром" до 2023 года.

Ключевые слова: стратегия; ассоциация; конкурентные преимущества; конкурентоспособность; рынок; отрасль; неопределённость

GOLOVKOVA L.S.^{1*}, BAIGUSHEV V.V.^{2*}

1* 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

2* Doctoral student, Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Street Lazaryan, 2, 49010, Dnipro, Ukraine, e-mail: vlodimir.baigushev@rambler.ru

STRATEGIC DEVELOPMENT OF THE "UKRAVTOPROM" ASSOCIATION IN THE CONDITIONS OF UNCERTAINTY OF THE PASSENGER CARS MARKET OF UKRAINE

Goal. Perform a study of the state of the national market of passenger car sales in Ukraine and justify the development strategy of manufacturers, exporters and importers of the Association "Ukravtoprom" until 2023. **Method.** Methods of statistical data processing, General system theory and system analysis were used for research. **Results.** It is determined that for the period 2008-2019 the volume of sales of passenger cars in Ukraine has fundamental signs of uncertainty and a Strategy for sustainable competitive development of manufacturers, exporters and importers of the Association "Ukravtoprom" until 2023 is proposed. **Scientific novelty.** Quantitative estimates of indicators of the state of uncertainty of sales volumes and consumer preferences of the national passenger car market of Ukraine were developed and determined. **Practical significance.** The main requirements and measures of the development strategy of the Association "Ukravtoprom" until 2023 are defined.

Keywords: strategy; Association; competitive advantages; competitiveness; market; industry; uncertainty.

REFERENCES

1. Oleg Papashev & Mihail Sokol & (2018) Marketingovaya strategiya razvitiya avtomobilestroeniya v Ukraine [Marketing strategy of automobile development in Ukraine]. *Marketing v Ukraïni – Marketing in Ukraine*, 1, 45–55. (in Ukrainian)
2. Porter M. (2006) *Konkurentnoe preimushchestvo: Kak dostich' vysokogo rezul'tata i obespechivat' ego ustojchivost'* [Competitive advantage: how to achieve a high result and ensure its sustainability]. Moscow: Al'pina Biznes Buks [in Russian].
3. Association of Ukrainian automobile manufacturers "Ukravtoprom"[Societas Ucraina car fabrica "Ukravtoprom"]. Statistics. Sale of new cars by brand in 2007... 2017 [Statistics. Sale novum cars per notam in 2007 ... 2017]. The first registration of new cars in Ukraine by brand (in units) [Primum registration of new cars in Ucraina, per notam (unitates)]. URL: <http://ukrautoprom.com.ua/ru/statistika/statistika-2018>
4. Adams.B. (2008) *Biznes-planirovanie: effektivnye metodiki razrabotki* [Business planning: effective development techniques]. Moscow: AST: Astrel' [in Russian].
5. Aniskin Y. (2017). *Korporativnoe planirovanie razvitiya kompanii: sbalansirovannost', ustojchivost', proporcional'nost'* [Business planning: effective development techniques]. Moscow: Omega-L [in Russian].

Стаття надійшла до редакції: 22.04.2020
Received: 22 April 2020

УДК 65.011

РЕКУН І.І.^{1*}, ТРУБАЙ Ю.С.^{2*}

1* д.е.н., професор кафедри фінансів та економічної безпеки Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, e-mail: docrekun@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-3536-7369

2* аспірант кафедри фінансів та економічної безпеки Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, e-mail: trubai@i.ua.

АНАЛІЗ ТА ОЦІНЮВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОСТІ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

Метою статті є оцінювання конкурентоспроможності продукції та визначення конкурентних переваг авіаційного виробничого підприємства в умовах мінливого зовнішнього середовища. **Методика.** Для вирішення даної наукової проблематики використано: структурний метод; порівняльний аналіз; абстрактно-логічне узагальнення. **Результати.** Здійснено оцінювання конкурентоспроможності виробничої продукції та продуктового портфелю авіаційного виробничого підприємства, а також виявлені конкурентні переваги. **Наукова новизна.** Проведено аналіз та оцінювання конкурентоспроможності продукції авіаційного виробничого підприємства та його продуктового портфелю, визначено основні конкурентні переваги підприємства з врахуванням умов турбулентного зовнішнього середовища. **Практична значимість.** Визначені основні конкурентні переваги авіаційного підприємства з метою формування напрямів стратегії розвитку галузі та країни в у глобальному просторі.

Ключові слова: стратегія; авіаційне підприємство; конкурентні переваги; конкурентоспроможність; ринок; галузь

Постановка проблеми

Аналіз та оцінювання конкурентоспроможності виробничої продукції державного авіаційного виробничого підприємства за рахунок визначення векторів розвитку з урахуванням існуючих конкурентних переваг, що сприятиме підвищенню ефективності діяльності в стратегічному контексті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Визначення теоретичних та практичних аспектів сучасного розуміння сутності, форм та інструментів стратегічного управління промисловим підприємством представлені у працях О. Амоші, О. Вагонової, Л. Варави, С. Довбні, Л. Жилінської, В. Пономаренка, Л. Федулової, Н. Цопи, В. Швеця, З. Шершньової та інших вітчизняних науковців.

Формулювання цілей статті

Метою дослідження є аналіз та оцінювання конкурентоспроможності видів продукції, які виробляє Харківське державне авіаційне

виробниче підприємство та визначення його конкурентних переваг для формування вектору стратегічного розвитку авіаційної галузі країни.

Виклад основного матеріалу дослідження

Сьогодні Україна за якістю інфраструктури і якістю надання послуг на транспорті значно відстає від більшості країн, а виробництво і послуги підприємств авіаційного транспорту за рядом показників і характеристик значно поступаються розвинутим країнам. В авіаційній промисловості вже тривалий час існують і залишаються невирішеними ряд важливих проблем, окремі з яких набули дуже критичного характеру. Особливо це торкається питань відновлення авіаційного виробництва як стратегічного напрямку розвитку країни, що безумовно потребує значного сприяння розвитку та фінансування цих процесів з боку держави. Питання розвитку авіаційного виробництва є вкрай актуальні для України, що ускладняється

також загостренням конкуренції серед основних світових лідерів авіабудування.

Так, авіабудування на глобальному ринку виробництва сучасних літальних апаратів представляють дуже потужні світові компанії, такі як Boeing, Airbus, Comac та інші. Відмінною особливістю Boeing завжди була здатність стрімко переорієнтуватися на нові потреби ринку та швидко реагувати на зміни запитів споживачів. Також вирішальну роль відіграє попит на внутрішньому ринку. Доцільно зазначити, що американські перевізники завжди віддавали перевагу перевіреному часом і випробуваннями вітчизняному бренду (іміджева підтримка). Близько половини доходів від продажів продукції та послуг складає федеральний клієнтський сектор обслуговування військових замовлень. Крім того, компанія випускає широкий спектр цивільної авіаційної техніки, намагаючись знизити вартість виробництва літаків та підвищити їх технічні характеристики. За неофіційними даними, Boeing отримав від уряду США приблизно 5 млрд. доларів на розробку та виробництво нової авіаційної техніки.

Найважливішим конкурентом Boeing на світовому ринку авіабудування є створена наприкінці 1960 років шляхом злиття декількох авіабудівних європейських (Іспанія, Франція, Німеччина) компаній AirbusSE. Компанія виготовляє пасажирські, вантажні та військово-транспортні літаки під маркою Airbus. Успіху Airbus сприяли не тільки інноваційність продукції, новітні розробки авіатехніки, що задовольняли потреби споживачів, але й висококваліфікований персонал та менеджмент, а також значна державна підтримка. Обсяг державних субсидій оцінюється в 18 млрд. доларів, в т.ч. 4 млрд. – на розробку та створення A380, найбільшого пасажирського літака.

Двостороння угода між Європейським Союзом і США (1992 р.) обмежує уряди, встановлює рівень відшкодування первинних інвестицій освоєння на рівні 33% повної вартості реалізації нових великомасштабних програм по створенню цивільних літаків. Також передбачається обмеженість на рівні 3% виручки промисловості для непрямого субсидування розробок або виробництва магістрального авіалайнера. Ця двостороння угода забезпечує регульовані кордони

урядової підтримки і обмежує державний протекціонізм власних авіабудівників Європи та США.

Окрім зазначених гігантів світового авіабудування, Китай вважає справою державного значення створення сучасної авіабудівної компанії, яка могла б на рівних умовах конкурувати з Airbus та Boeing. Китайська корпорація комерційних літаків Comac, що розташована в Шанхаї, до кінця 2020 року планує охопити 15-20% ринку світового авіабудування. Провідними акціонерами компанії є центральний уряд КНР та низка державних корпорацій. Показово також і те, що більшість замовлень на літак C919 (вужкофюзеляжний літак на 168-190 пасажирів) надійшло від державних авіакомпаній або державних лізингових компаній, які виконували директиви ЦК КПК.

Таким чином, сучасне високотехнологічне, інноваційне та серійне виробництво авіаційної техніки, здатної конкурувати на глобальних світових ринках, передбачає потужну державну підтримку в будь-якій формі: пряме субсидування, пільгове кредитування, створення державних лізингових компаній, розміщення державного замовлення на літаки тощо.

Доцільно зазначити, що у лютому 2000 року ВПС Іспанії підтвердило замовлення у Airbus, до якого входить CASA, на 9 літаків, що було зроблено у квітні 1999 року, які нині експлуатують у силових відомствах Іспанії; 21 літак C295, 23 літаки CN-235 та 27 літаків CN-235 у ВПС Франції, 13 літаків CN-235 у ВПС та ВМС Індонезії, 59 літаків CN-235 у Туреччині.

На теперішній час експлуатанти з 29 країн замовили та отримали понад 200 літаків C295, в т.ч. Казахстан - 8 од., Узбекистан – 4 од.. У листопаді 2017 року з ВПС ОАЕ (Абу Дабі) був укладений контракт про постачання з грудня 2018 року 5 літаків на суму 250 млн. дол. США. В середині 2017 року завершилася судова справа і розпочалося виконання контракту про постачання 16 літаків C295 для канадських ВПС у період з 2019 - 2022 рр. за програмою FWSAR вартістю 2,4 млрд. дол. США. У липні 2017 року компанія AirbusMilitary уклала договір з канадською фінансово-лізинговою компанією StellwagenGroup з групи AcastaEnterprisesInc. про виробництво C295 для потреб гуманітарного сектору, операторів вантажних

перевезень в сурових умовах та державного агентства пошуково-рятувальної служби. Таким чином, за даними Airbus портфель замовлень за твердими контрактами на постачання станом на червень 2017 року

склав 200 літаків C295 та забезпечує завантаження виробничих потужностей не на один рік.

Таблиця 1

Узагальнена характеристика продуктового портфеля та конкурентів авіаційного виробничого підприємства

Склад продуктового портфеля	Характеристика продукту	Конкуренти ХДАВП
Серійне виробництво легких транспортних багатоцільових літаків Ан-1 і їх модифікацій	Основна продукція	У світі немає інших виробників турбореактивних легких транспортних рампових літаків, крім ПРЕДПРИЯТИЕ, через це Ан-1 конкурує на ринку авіаперевезень з турбогвинтовими Alenia C27J і Airbus Casa CN235/C295
Технічне обслуговування транспортних багатоцільових літаків Ан , регіональних пасажирських літаків Ан-2-100 та їх модифікацій	Основна продукція	ДП "Антонов", що потенційно може надавати ширший спектр послуг; 410 АРЗ, Київ, Україна; авіаремонтні підприємства РФ (308 АРЗ, 325 АРЗ та ін.), які мають свою стабільну мережу замовників
Технічне обслуговування та ремонт літаків Л-41 , двигунів М601Д	Основна продукція; виконується заводом "ТОРА"	Aircraft Industries, Чеська Республіка; ВАТ "123 АРЗ", РФ; АТ "Уральський завод цивільної авіації", РФ, інші
Підготовка та перепідготовка льотного і технічного персоналу	Основна продукція	ДП "Антонов", яке потенційно може надавати ширший спектр послуг, має тренажери, літаки для тренувальних польотів; Навчальні центри в РФ: ВАТ "НТЦ-авіа-22 ГА", ФГТУ ДО "Комі регіональний ЦПАП"
Серійне виробництво регіональних пасажирських літаків Ан-2-100	Виробництво призупинено	Самарський авіаційний завод "Авіакор" (потенційно, при поновленні виробництва)
Серійне виробництво та технічне обслуговування дуже легкого багатоцільового літака Х-30	Виробництво призупинено, обслуговування за вимогою експлуатанта	Не має (авторське право, розробка та виробництво локалізовані ПРЕДПРИЯТИЕ)
Виготовлення агрегатів літака Ан-4	Виробництво залежить від замовлень ДП "Антонов"	ДП "Антонов"; Воронежське акціонерне літакобудівне товариство (ВАЛТ), РФ (потенційно, при поновленні виробництва)
Виготовлення агрегатів літака Ан-5	Виробництво залежить від замовлень ДП "Антонов"	ДП "Антонов"
Випуск виробу 2215	Виготовлення зразка	Виробництво залежить від замовлень МО України
Випуск виробів з ПКМ для вертольотів МСБ-2, МСБ-8	Виготовлення зразка	Виробництво залежить від замовлень АТ "Мотор Січ"

Розвиток серійного авіабудування неможливий без державної підтримки, інновацій та довіри партнерів. Так, розвиток авіабудівної галузі повинний базуватися на принципах:

— кооперації з подальшою інтеграцією окремих авіаційних виробництв до

міжнародних аерокосмічних холдингів, консорціумів, корпорацій, що відповідає цілі авіаційного підприємства щодо продажу інвесторам можливих майбутніх акцій;

— поточному задоволенню споживчих потреб замовників авіапродукції

впровадження інновації з метою поглибленої модернізації продукції та її виробництво;

— розширенні лінійки модифікацій та диверсифікації продукції;

— опануванні нових ринків збуту з залученням можливостей фінансово-лізингових компаній та нарощуванні обсягів продажів, в першу чергу через виконання державних оборонних замовлень і за рахунок внутрішнього споживача.

Визначено основні конкурентні переваги авіаційного підприємства:

— єдиний в світі виробник різних модифікацій багатоцільового літака Ан-1, навчально-тренувального Х-30;

— єдина організація, яка може укласти комплексні договори на виробництво, поставку, технічне обслуговування та навчання персоналу для використання та експлуатації літаків Ан-1, Ан-2-100, Х-30;

— розвинена партнерська мережа;

— наявність власної льотно-випробувальної станції, що дозволяє

виконувати наземні і льотні випробування літаків, а також проводити повний комплекс робіт з підготовки до передачі виробу замовнику;

— можливість здійснення всіх видів гарантійного та післягарантійного обслуговування літаків виробництва авіазаводу протягом усього життєвого циклу авіатехніки, яка перебуває в експлуатації, силами власної експлуатаційно-ремонтної служби;

— наявність власного навчального центру для підготовки льотного та технічного персоналу;

— універсальні виробничі можливості підприємства від виготовлення інструментального оснащення будь-якої складності до унікальних за складністю зварювальних, штампувальних, вимірювальних, хіміко-термічних та інших операцій.

Таблиця 2

Порівняльна характеристика літаків

Найменування	Round-trip, години	Кількість рейсів за 24 години, рази	Максимальне навантаження за рейс, кг	Загальна доставлена вага, кг	Виконання завдання, у % до 120 т вантажу
С-295	2,92	8	9 250	74 000	62%
Ан-1	2,15	11	10 000	110 000	92%
Ан-1 модернізований	1,87	12	12 000	144 000	120%



Найбільш конкурентоспроможними видами діяльності для авіаційного підприємства є серійний випуск, технічне обслуговування і ремонт (ТОiP) Ан-1, а

також, в силу відсутності інших спеціалізованих учбових центрів, навчання льотно-технічного персоналу для зазначеного типу літаків з унікальними характеристиками

STOL і можливостями експлуатації на слабо обладнаних аеродромах у складних кліматичних умовах.

Конкурентні переваги Ан-1:

- єдиний у світі турбореактивний літак із СЗП-характеристиками;
- експлуатація на будь-яких повітряних трасах, в простих і складних метеоумовах, на слабо обладнаних аеродромах та з ЗПС, що мають низьку щільність покриття (грунт, пісок, галька, сніг); технічне обслуговування силами екіпажу поза основною базою;

Висновки

1. Визначено, що сучасне високотехнологічне, інноваційне та серійне виробництво авіаційної техніки, здатної конкурувати на глобальних світових ринках, потребує державної підтримки (пряме субсидування, пільгове кредитування, створення державних лізингових компаній, розміщення державного замовлення на літаки тощо).

2. Виявлено, що найконкурентоспроможними видами діяльності для авіаційного підприємства є серійний випуск, технічне обслуговування і ремонт (ТОiP) Ан-1, спеціалізовані учбові центри з навчання льотно-технічного персоналу для типу літаків з унікальними характеристиками STOL і можливостями експлуатації на слабо обладнаних аеродромах у складних кліматичних умовах.

— наявність вантажної рампи та бортового завантажувального пристрою для оптимізації вантажно-розвантажувального процесу;

— використання комбінації UpperSurfaceBlowing (USB) з ефектом Coanda для збільшення підйомної сили;

— наявність транспортної кабіни з системою кондиціонування;

— можливість конвертації салону.

3. Визначені в результаті аналізу конкурентні переваги літака Ан-1 (єдиний у світі турбореактивний літак із СЗП-характеристиками; експлуатація на будь-яких повітряних трасах, метеоумовах, аеродромах, що мають низьку щільність покриття (грунт, пісок, галька, сніг); технічне обслуговування силами екіпажу поза основною базою); наявність вантажної рампи та бортового завантажувального пристрою; Конкурентні переваги Ан-1: єдиний у світі турбореактивний літак із СЗП-характеристиками; експлуатація на будь-яких повітряних трасах, різних метеоумовах, на слабо обладнаних аеродромах, що мають низьку щільність покриття (грунт, пісок, галька, сніг); технічне обслуговування силами екіпажу поза основною базою; наявність бортового завантажувального; використання комбінації UpperSurfaceBlowing (USB) з ефектом Coanda; можливість конвертації салону тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Портер м. конкурентна перевага: як досягти високого результату і забезпечувати його стійкість / Майкл Портер ; Пер. з англ. 2-е вид. Москва: Альпіна Бізнес Букс, 2006. – 715 с.
2. Адамс.Б. Бізнес-планування: ефективні методики розробки/ Боб Адамс; Пер.з англ. С.А. Долгова. - М.: АСТ: Астрель, 2008. – 575 с.
3. Корпоративне планування розвитку компанії: збалансованість, стійкість, пропорційність: монографія / За ред. Аніскіна Ю. П.. - М.: Омега-Л, 2017. – 582 с.

РЕКУН І.І.^{1*}, ТРУБАЙ Ю.С.^{2*}

1* д.е.н., професор кафедри финансов и экономической безопасности Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Днепро, Украина, e-mail: docrekun@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-3536-7369

2* аспірант кафедри финансов и экономической безопасности, Днепропетровский университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Днепро, Украина, e-mail: trubai@i.ua

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВИАЦИОННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ ТУРБУЛЕНТНОСТИ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ

Целью статьи является оценка конкурентоспособности продукции и определение конкурентных преимуществ авиационного производственного предприятия в условиях изменчивой внешней среды.

Методика. Для решения данной научной проблематики использованы: структурный метод; сравнительный анализ; абстрактно-логическое обобщение. **Результаты.** Осуществлена оценка конкурентоспособности производственной продукции и продуктового портфеля авиационного предприятия, а также выявлены конкурентные преимущества. **Научная новизна.** Проведен анализ и оценка конкурентоспособности продукции авиационного производственного предприятия и его продуктового портфеля, определены основные конкурентные преимущества предприятия с учетом условий турбулентного внешней среды. **Практическая значимость.** Определены основные конкурентные преимущества авиационного предприятия с целью формирования направлений стратегии развития отрасли и страны в глобальном пространстве

Ключевые слова: стратегия; ассоциация; конкурентные преимущества; конкурентоспособность; рынок; отрасль.

RECUN I.I.^{1*}, TRUBAI Y.S.^{2*}

1* Doctor of Economics, Professor, 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: docrekun@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-3536-7369

2* Ggraduate student 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: trubai@i.ua.

ANALYSIS AND EVALUATION OF THE COMPETITIVENESS OF THE AVIATION ENTERPRISE IN THE CONDITIONS OF TURBULENCE OF THE ENVIRONMENT

Goal. The purpose of the article is to assess the competitiveness of products and determine the competitive advantages of the aviation manufacturing enterprise in a changing environment. **Method.** To solve this scientific problem used: structural method; comparative analysis; abstract-logical generalization. The results. An assessment of the competitiveness of production products and product portfolio of the aviation enterprise, as well as the competitive advantages. **Scientific novelty.** The analysis and assessment of the competitiveness of the products of the aviation production enterprise and its product portfolio are carried out, the main competitive advantages of the enterprise are determined taking into account the conditions of turbulent external environment. **Practical significance.** The main competitive advantages of the aviation enterprise for the purpose of formation of directions of strategy of development of branch and the country in global space are defined

Keywords: strategy; association; competitive advantages; competitiveness; the market; industry.

REFERENCES

1. Porter M. (2006) *Konkurentnoe preimushchestvo: Kak dostich' vysokogo rezul'tata i obespechivat' ego ustojchivost'* [Competitive advantage: how to achieve a high result and ensure its sustainability]. Moscow: Al'pina Biznes Buks [in Russian].
2. Adams.B. (2008) *Biznes-planirovanie: effektivnye metodiki razrabotki* [Business planning: effective development techniques]. Moscow: AST: Astrel' [in Russian].
3. Aniskin Y. (2017). *Korporativnoe planirovanie razvitiya kompanii: sbalansirovannost', ustojchivost', proporcional'nost'* [Business planning: effective development techniques]. Moscow: Omega-L [in Russian].

Стаття надійшла до редакції: 25.04.2020

Received: 25 April 2020

УДК 656

ПЕТРЕНКО О. І.*

* Каф. бізнес-логістики та транспортних технологій, Державний університет інфраструктури та технологій, e-mail: olga_co@meta.ua, olga.petrenko.bltt.duit@gmail.com. ORCID ID: 0000-0002-1869-7999

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Мета. Проаналізувати стан морських вантажних перевезень та визначити перспективи його розвитку в Україні. **Методика.** Для вирішення поставлених завдань автором застосовано системний аналіз, метод дедукції, порівняння, групування, абстрагування, узагальнення, методи економічного аналізу. **Результати.** Морський транспорт є надзвичайно важливим у забезпеченні вантажних перевезень, особливо міжнародного масштабу, на великі відстані, значними партіями та обсягами, для яких не властивий короткий термін придатності. Обсяги вантажних перевезень загалом і морським транспортом зокрема суттєво скоротилися, що пов'язано з кризовими явищами в економіці, військовою агресією з боку РФ, анексією територій, розірванням господарських зв'язків. Показники вантажообороту морського транспорту також суттєво скорочуються, особливо у міжнародному сполученні, що пов'язано з несвоєчасним залученням інвесторів для оновлення й модернізації флоту та приведення його у відповідність до сучасних потреб ринку. У результаті флот фізично й морально застарів і конкурентоспроможність вітчизняних перевізників втрачено. **Наукова новизна.** На основі виявлених основних тенденцій вантажних морських перевезень запропоновано заходи для підтримки та забезпечення розвитку сучасного вантажного морського транспорту в Україні. **Практична значимість.** Охарактеризовано динаміку та структуру вантажних морських перевезень в Україні у взаємозв'язку з загальними показниками транспорту, економічною ситуацією в країні, представлені аналітичні розрахунки, які побудовано на основі статистичної інформації. Висновки та пропозиції можуть бути використані не тільки підприємствами морського транспорту, а й іншими учасниками ринку, дослідниками, які цікавляться даною темою.

Ключові слова: транспорт, вантажні перевезення, морський транспорт, вантажооборот

Постановка проблеми

Водний транспорт є надзвичайно важливим у забезпеченні вантажопотоків між країнами, регіонами та континентами, при цьому морські перевезення відіграють стратегічну роль. Завдяки найнижчій вартості та найбільшій екологічності перевезення вантажів водним транспортом мають значний потенціал, тому вимагають належної уваги з боку дослідників, інвесторів, науковців, учасників ринку, державних органів, які повинні сприяти розбудові воднотранспортної галузі в Україні. У складі вантажних перевезень водним транспортом перевезення морським транспортом займають особливе місце для України, оскільки забезпечують експортно-імпортні, міжнародні та транзитні вантажопотоки, стимулюють розвиток торгівлі, промисловості та інтеграції України у світове співтовариство.

За даними Державної служби статистики України [1-3], за січень-вересень 2019р. обсяги вантажних перевезень склали 501,1 млн.т., що

на 8,2% більше за аналогічний період 2018 р. У тому числі водним транспортом перевезено 4,4 млн.т. вантажів (динаміка +6,6%). Вантажооборот за січень-вересень 2019 р. також зріс на 1,9% у порівнянні з таким же періодом 2018 р. і склав 252674,7 млн ткм. У тому числі водним транспортом здійснено вантажооборот на 2586,7 млн ткм (динаміка +0,5%). Індекси вантажообороту за січень-вересень 2019 р. демонструють зростання у порівнянні з показниками 2018 р., що є позитивною тенденцією і свідчить про поживлення економіки у 2019 р.

Слід зазначити, що в обсягах перевезення вантажів водним транспортом закордонні перевезення становлять 42,9% (за даними за січень-вересень 2019 р.) [1], проте у порівнянні з показником 2018 р. відбулось скорочення на 1,8%, що є негативною тенденцією.

Розвиток морських вантажних перевезень задовольняє потреби бізнесу та сприяє інтеграції України до міжнародної транспортної мережі, тому потребує належних інвестицій, модернізації і підтримки

відповідно до прийнятої Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. [4]. У світі морський транспорт залишається найбільшим перевізником і Україна має потужний потенціал розвитку водного транспорту [5], тому необхідно відслідковувати стан, динаміку та перспективи вантажних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питанням діяльності підприємств водного транспорту, стану і динаміки вантажних морських перевезень, оцінки їх ефективності та перспектив розвитку свою увагу приділяло не багато вчених та економістів. Переважно це праці, у яких вантажні морські перевезення розглядають у складі оцінки діяльності транспортних компаній. Так, особливості організації морських перевезень, їх переваги та недоліки, потреби представлено у підручнику Л.Л. Ніколаєвої та Н.Н. Цимбал [6]. Логістичну стратегію щодо реформування морської портової галузі України пропонують Н.О. Адвокатова та К.С. Нікітенко [7]. Більш поглиблено теоретичні основи реалізації бізнес-моделей вітчизняних портів у державній морській політиці розглядають С.М. Мінакова та І.М. Ненно [8]. Проблемам та особливостям інтеграції української транспортної інфраструктури в європейську та міжнародну мережу присвячено дослідження Н.О. Федяія [9], проте не достатньо висвітлена саме специфіка вантажних морських перевезень. Економіку підприємств морського транспорту докладно представлено в праці В.В. Жихаревої [10], що заслуговує на особливу увагу у пошуку шляхів покращення діяльності транспортних підприємств та організації морських вантажних перевезень. Також зважаючи на кризові явища в економіці та транспортній сфері зокрема, актуальними є дослідження по управлінню фінансовою безпекою підприємств транспортної сфери Н.І. Богомолової, О.О. Кравченко, О.В. Андреевої, Е.О. Соколової, Є.В. Талавіри, С.С. Пінчук, Г.П. Савіцької [11], по управлінню грошовими потоками на підприємствах водного транспорту С.М. Семенової та О.М. Шпирко [12], по фінансовому менеджменту транспортних підприємств О.Є. Бабиної та О.О. Карпенко [13]. Практичні шляхи розв'язання проблем розвитку мультимодальних перевезень в Україні пропонують О.І. Петренко та Т.В. Дереповська

[14]. Найбільш детально динаміка морських міжнародних вантажних перевезень розкрита в праці С.А. Попель, О.В. Неліпович та К.Д. Мотюк [15], проте в статті останні дані наведено за 2011 р., тому представлений аналіз статистичних показників, наведені оцінки і прогнози частково втратили свою актуальність. Не зважаючи на наявність напрацювань та інтерес до підприємств морського транспорту, стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень у літературі повною мірою не розкриті та вимагають подальших досліджень.

Формулювання мети статті

Метою статті є охарактеризувати сучасний стан, динаміку, структуру ключових показників морських вантажних перевезень в Україні, визначити причини, що впливали на їх формування, окреслити напрями та перспективи розвитку морського вантажного транспорту.

Виклад основного матеріалу

Морські перевезення представляють собою перевезення, що здійснюються морськими шляхами та змішаним типом сполучення ріка-море у тому разі, якщо портом відправлення або прибуття є морський порт. За роки незалежності України обсяги вантажних перевезень суттєво скоротились [1, 2] (рис. 1), що пояснюється кризовими явищами в економіці, подорожчанням палива та енергоносіїв, відставанням рівня розвитку національної транспортної системи від світового рівня. Так, у 1990 р. всіма видами транспорту було перевезено 6285 млн т вантажів [1], у 1995 р. – вже 2456 млн т, тобто скорочення за 5 років у 2,5 рази. У 2007 р. до світової фінансової кризи обсяг вантажних перевезень в Україні склав 1989 млн т. Після 2014 р. відбулось суттєве скорочення в обсягах перевезень, а саме, до 1474 млн т у 2015 р. Що сталося через ряд негативних факторів, пов'язаних із послабленням економічної активності, розірванням торговельних та промислових зв'язків через військову агресію з боку РФ та окупації частини української території. За результатами 2018 р. обсяг сукупних вантажних перевезень в Україні становив 1643 млн т, що на 3,8% більше, від показника 2017 р., та свідчить про поступове поживлення економіки і зростання попиту на вантажні перевезення.



Рис. 1. Динаміка обсягів вантажних перевезень усіма видами транспорту в Україні за 1990-2018 рр., млн. т.

Джерело: сформовано за даними [1; 2, с. 40]

Вантажні перевезення морським транспортом мають більш виражену динаміку скорочення, особливо починаючи з 2011 р. (рис. 2). У порівнянні з вантажними перевезеннями водним транспортом загалом встановлено, що у 1990 р. водним транспортом було перевезено 119 млн т

вантажів, у 1995 р. – всього 34 млн т, тобто скорочення у 3,5 рази, у 2000 р. вже 15 млн т. Спостерігалось збільшення у 2007 р. до 24 млн т. А у 2013-2017 рр. обсяг вантажних перевезень водним транспортом знаходився на рівні 6-7 млн т, а у 2018 р. – всього 5,6 млн т, що свідчить про занепад галузі.



Рис. 2. Динаміка перевезень вантажів водним та морським транспортом в Україні за 1990-2018 рр., млн. т.

Джерело: сформовано за даними [1; 2, с. 40]

Обсяги перевезень вантажів морським транспортом також скорочуються протягом досліджуваного періоду. У 1990 р. обсяг вантажних морських перевезень склав 53 млн т, у 1995 р. у 2,5 рази менше, ніж у 1990 р. – 21 млн т, у 2000 р. ще у 3,5 рази менше у порівнянні з 1995 р. – 6 млн т. Лише у 2007 р. відбулось зростання обсягів вантажних

морських перевезень до 9 млн т у зв'язку з економічним пожвавленням і розширенням виробництва, проте у після кризовий період показники зменшились до 3 млн т. За результатами 2018 р. вантажні морські перевезення склали менше 2 млн т. – 1892 тис. т, що у порівнянні з 2253,1 тис. т за 2017 р. на 361,1 тис. т або 16% менше. Слід

зазначити, що починаючи з 2014 р. до статистичних даних не включається інформація про перевезення на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини окупованих територій Донецької і Луганської областей. Що також додатково занижує статистичні дані.

За показниками вантажообороту, що в тонно-кілометрах характеризує обсяг перевезення вантажів у бруто значенні, помножений на відстань за кожною партією вантажу, динаміка не стабільна, проте спостерігаються не такі суттєві скорочення, як за обсягами вантажних перевезень (рис. 3).



Рис. 3. Динаміка вантажообороту всіма видами транспорту в Україні за 2000-2018 рр., млрд ткм

Джерело: сформовано за даними [2, с. 50]

У 2018 р. вантажооборот підприємств транспорту України склав 361,3 млрд ткм, що на 0,7% менше від обсягу 2017 р. Для порівняння у 2010 р. вантажооборот склав 394,1 млрд ткм, у 2005 р. – вже 473,6 млрд ткм. Після 2012 р. відбувся спад і у 2015 р. зафіксовано найнижчий показник вантажообороту у 334,7 млрд ткм, що пов'язано з кризовими явищами в економіці. За оперативними даними, у січні-вересні

2019 р. вантажооборот зріс на 1,9% у порівнянні показником 2018 р., що пояснюється поживалення виробництва в Україні та світі.

У свою чергу вантажооборот морським транспортом суттєво скоротився (рис. 4), починаючи з 2000 р., у якому було перевезено 8,6 млрд ткм, а у 2018 р. – всього 1,8 млрд ткм, скорочення за весь період склало 4,7 рази.



Рис. 4. Динаміка вантажообороту морським транспортом в Україні за 2000-2018 рр., млрд ткм

Джерело: сформовано за даними [2, с. 50]

Тільки за 2018 р. у порівнянні з показником 2017 р. у 2,9 млрд ткм відбулось скорочення на 37%. Поряд з цим у 2017 р. було зростання на 16% від показника 2016 р. у 2,5 млрд ткм. І знову ж таки, найвище значення товарообороту зафіксовано у 2005 р., а саме 9,6 млрд ткм.

Однією з причин вказаної динаміки є скорочення середньої відстані перевезення вантажів у 2018 р. порівняно з 2017 р. та 2000 р. Так, середня відстань перевезення 1 т вантажів морським транспортом у 2018 р. становить 963 км, у міжнародному сполученні – 1306 км [2, с. 53], це друге місце після авіаційного транспорту. У 2017 р. середня відстань перевезення вантажів морським транспортом складала 1264 км, що на 31% більше від 2018 р., та перевезень у міжнародному сполученні – 1687 км, що в свою чергу на 29% більше, ніж у 2018 р.

Таким чином, можна стверджувати, що Україна не використовує повною мірою свій потенціал у вантажних перевезеннях морським транспортом, не сприяє належному розвитку даної галузі.

Потенціал України для розвитку морського транспорту та забезпечення вантажних перевезень є досить значний. У нашій державі знаходяться 13 континентальних морських портів, найбільші з яких: Південний, Одеса, Миколаїв, Маріуполь, Херсон, Іллічівськ, з 262 млн т пропускної здатності на рік, 3 судноплавні річки, з яких дві належать до ТОП-5 найбільших річок Європи. У галузі водного транспорту працює 38 державних підприємств з оборотом 10 млрд. грн. на рік, 5

тис. галузевих суб'єктів господарювання, 100 тис. українських моряків. Одне робоче місце в галузі водного транспорту стимулює створення 4-5 робочих місць у суміжних галузях [5].

Економічність водного транспорту щодо вантажопотоків демонструють розрахунки, за якими використовуючи 5 л умовного палива або здійснюючи перевезення 1 т умовного вантажу можна здійснити перевезення річковим транспортом на 500 км, залізницею – на 333 км, автомобільним транспортом – усього на 100 км [5]. Тому галузь морського вантажного транспорту потребує інвестицій та інновацій для розвитку і забезпечення конкурентоспроможності.

Слід відзначити, що міжнародними (закордонними) перевезеннями вантажу вважаються такі перевезення морськими суднами, які відправлені з причалів портів або інших підприємств України в порти іноземних держав та навпаки. Каботажними перевезеннями є внутрішні вантажні перевезення в межах акваторії одного порту або сусідніх портів, а також транспортування вантажів морськими суднами в межах Чорного та Азовського морських басейнів без виходу з 6 територіальних вод, і які при цьому оформлені відповідними документами про перевезення у внутрішньому сполученні [1].

Структура й динаміка вантажообороту морського транспорту за видами сполучення за 2000-2018 рр. представлена у таблиці 1.

Таблиця 1

Динаміка та структура вантажообороту морського транспорту за видами сполучення в Україні за 2000-2018 рр.

Джерело: складено за даними [2, с.53]

Показники	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вантажооборот, млн ткм,	8601,5	9605,3	5171,6	3224,4	4072,4	3862,1	2538,7	2848,6	1822,8
У тому числі за видами сполучення, %:	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Закордонне сполучення, млн ткм	8554,0	9072,6	4922,6	2984,7	3852,7	3408,4	2216,0	2375,2	1576,9
Питома вага закордонного сполучення, %	99	94	95	93	95	88	87	83	87
Каботажне сполучення, млн ткм	47,5	532,7	249,0	239,7	219,7	453,7	322,7	473,4	245,9
Питома вага каботажного сполучення, %	1	6	5	7	5	12	13	17	13

У структурі вантажообороту морського транспорту переважають перевезення закордонного сполучення – 87% або 1576,9 млн ткм у 2018 р. Внутрішнім перевезенням каботажного сполучення належить всього 13% від всього вантажообороту у 2018 р. або 245,9 млн ткм. Протягом 2000-2018 рр. спостерігається скорочення як за обсягами, так і за питомою вагою вантажообороту закордонного сполучення з 99% до 87% питомої відповідно за період. В той же час частка та обсяг вантажообороту каботажного сполучення зростає: від 47,5 млн ткм у 2000 р. до 245,9 млн. ткм у 2018 р., тобто від 1% до 13% питомої ваги за роками. Таким чином, загальне скорочення вантажообороту морським транспортом в Україні відбулось за рахунок міжнародних перевезень. Причинами цього можна назвати високу конкуренцію та невідповідність сучасним технічним вимогам більшості суден вітчизняного торгового флоту, необхідності державної й міжнародної інвестиційної підтримки розбудови галузі морського транспорту в Україні.

З динаміки видно, що перевезення вантажів морським транспортом в Україні (табл. 2) в цілому скорочення, і лише обсяги транспортування хлібних вантажів зростають у порівнянні з 2000 р. з 247 тис. т до 473 тис. т у 2018 р. – майже в два рази (на 91%). Проте необхідно зауважити, що обсяги перевезення хлібних у 2005 р. були ще вищими – 1062 тис. т, а також у 2010 р. – 656 тис. т, що пояснюється врожайністю зернових в різні періоди, конкуренцією з боку інших видів транспорту, а також негативними подіями 2014 р. для України і виключення зі статистичних спостережень окупованих територій, розірвання господарських зв'язків. Протягом 2000-2018 р. збереглась динаміка перевезення металів: 1003 тис. т у 2000 р. та 1006 тис. т у 2018 р., що пояснюється стабільністю попиту на даний вид перевезень, а також наявністю постійних ринків збуту. У 2018 р. порівняно з 2017 р. зросли обсяги перевезення хімічних і мінеральних добрив на 20% і склали 12 тис. т у 2018 р.

Таблиця 2

Динаміка перевезення за видами вантажів морським транспортом в Україні за 2000-2018 рр.

Джерело: складено за даними [2, с.44]

Показники, тис. т	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Відхи- лення 2018/2000	Відхи- лення 2018/2017
Усі вантажі, у тому числі:	6316	8575	4068	3428	2805	3292	3033	2253	1892	0,30	0,84
нафта і нафтопродукти	344	10	249	189	77	71	53	32	30	0,09	0,94
вугілля	271	99	45	18	–	28	–	–	–	-	-
кокс	89	37	–	19	14	6	27	34	23	0,26	0,68
руда різна	1038	758	206	64	111	892	725	272	38	0,04	0,14
будівельні	965	1812	704	464	118	110	68	95	71	0,07	0,75
хімічні і мінеральні добрива	201	211	46	89	43	32	17	10	12	0,06	1,20
лісові	262	259	30	11	5	7	55	4	6	0,02	1,50
папір	97	25	0	–	3	3	–	–	3	0,03	-
метали різні	1003	2038	535	838	1166	1170	1077	1063	1006	1,00	0,95
хлібні	247	1062	656	170	132	110	100	204	473	1,91	2,32
вантажі в контейнерах	733	781	92	67	22	30	38	8	0	-	-
інші вантажі	1066	1483	1505	1499	1114	833	873	531	230	0,22	0,43

Найбільшого скорочення зазнали обсяги перевезення нафти і нафтопродуктів морським транспортом – майже в 10 разів за

2000-2018 рр., а також руди, будівельних матеріалів, добрив. Найбільш стабільними є обсяги перевезення коксу.

За структурою вантажних перевезень морським транспортом за видами вантажів в Україні у 2018 р. (табл. 3) переважають метали різні – 53,1%, частка яких суттєво зросла у порівнянні з питомою вагою у 15,9% у 2000 р., пояснюється ще загальним суттєвим скороченням обсягів вантажних морських перевезень, тому на даному тлі перевезення металів, хоч і дещо скоротилось, але набуло вагомшого значення. На другому місці за

показником структури є перевезення хлібних вантажів – 25% у 2018 р., проти 3,9% у 2000 р. та 12,4% у 2005 р., та 47,2% у 2017 р., пов'язано це з тим, що експорт зерна займає важливе значення в структурі експорту України, крім того, на вітчизняне зерно зберігається попит за кордоном.

Таблиця 3

Структура перевезення за видами вантажів морським транспортом в Україні за 2000-2018 рр.

Джерело: складено за даними [2, с.44]

Показники, %	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Абсол. відхи- лення, пунктів 2018-2000	Абсол. відхи- лення, пунктів 2018-2017
Усі вантажі, у тому числі:	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-	-
нафта і нафтопродукти	5,4	0,1	6,1	5,5	2,8	2,2	1,7	1,4	1,6	-3,8	0,2
вугілля	4,3	1,2	1,1	0,5	–	0,9	–	–	–		
кокс	1,4	0,4	–	0,6	0,5	0,2	0,9	1,5	1,2	-0,2	-0,3
руда різна	16,4	8,8	5,1	1,9	4,0	27,1	23,9	12,1	2,0	-14,4	-10,1
будівельні	15,3	21,1	17,3	13,5	4,2	3,3	2,3	4,2	3,8	-11,5	-0,4
хімічні і мінеральні добрива	3,2	2,5	1,1	2,6	1,5	1,0	0,6	0,4	0,6	-2,6	0,2
лісові	4,1	3,0	0,7	0,3	0,2	0,2	1,8	0,2	0,3	-3,8	0,1
папір	1,6	0,3	0,0	–	0,1	0,1	–	–	0,2	-1,4	
метали різні	15,9	23,8	13,2	24,4	41,5	35,5	35,5	47,2	53,1	37,2	5,9
хлібні	3,9	12,4	16,1	5,0	4,7	3,3	3,3	9,0	25,0	21,1	16
вантажі в контейнерах	11,6	9,1	2,3	2,0	0,8	0,9	1,2	0,4	0,0	-11,6	-0,4
інші вантажі	16,9	17,3	37,0	43,7	39,7	25,3	28,8	23,6	12,2	-4,7	-11,4

У структурі перевезення вантажів морським транспортом решта видів вантажів займають незначну питому вагу, а саме: будівельні – 3,8%, руда – 2%, нафта і нафтопродукти – 1,6%, кокс – 1,2%, інші вантажі – 12,2% у 2018 р.

Отже, на основі проведених досліджень встановлено, що структура перевезення вантажів морським транспортом свідчить про зацікавленість виробників, замовників, вантажовласників у економічному та найменш енергозатратному виді транспорту. Але галузь морського транспорту потерпає від негативних наслідків в економічному середовищі, гострої необхідності в оновленні й модернізації флоту та портової інфраструктури, залежності від навігаційного періоду, жорстких вимог міжнародних

конвенцій, відповідати яким вимагає значних коштів та інвестицій від судновласників.

Суттєвою перевагою вантажних морських перевезень є універсальність, надійність та низька собівартість перевезень, що в підсумку впливає на показник доданої вартості. Велика вантажопідйомність морських суден дозволяє перевозити значні обсяги вантажів, для яких не властивий короткий термін придатності і псування, на великі відстані, що впливає на показники вантажообороту. Практично відсутні обмеження щодо пропускної здатності. Перевагою є наявність єдиного міжнародного правового поля з багаторічною історією та незмінними традиціями. Поряд з цим підприємства морського вантажного транспорту потребують значних інвестицій для оновлення флоту та портової

інфраструктури для приведення їх до сучасних вимог екологічності, безпеки, інформатизації, забезпечення власної конкурентоспроможності та ринку перевезень. Крім того, значних коштів потребує підтримка у належному технічному стані суден та обладнання.

Серед перспектив розвитку та позитивних факторів впливу на морський вантажний транспорт слід відзначити наявність високого експортного потенціалу вантажів чорних металів, вугілля, руди, зернових, потужностей з обробки вантажів, вигідне розташування морських та річкових портів для здійснення транзитних вантажопотоків, сполучення з іншими видами транспорту, зокрема із залізницею. Від ефективності функціонування морського вантажного транспорту, технічного й технологічного рівня обладнання морських портів, стану об'єктів водної інфраструктури, їх відповідності сучасним вимогам автоматизації, інформатизації та міжнародним нормам залежить не тільки економічний розвиток морського вантажного транспорту, а й зміцнення конкурентних позицій усієї транспортної галузі України на світових ринках.

Але для приведення флоту, портової інфраструктури, спеціалізованих терміналів тощо у відповідність до сучасних вимог, як того вимагає євро інтеграційна спрямованість України, необхідне проведення невідкладних реформ у галузі водного транспорту, що мають бути профінансовані шляхом бюджетного асигнування, залучення інвесторів, участі в міжнародних програмах розвитку.

Висновки

Сучасний вантажний морський транспорт є невід'ємною частиною міжнародної транспортної системи. Динаміка обсягів та структури вантажних перевезень морським транспортом свідчить про їх суттєве скорочення за останні 18 років, не використання наявного потенціалу повною мірою, залежність від кризових явищ в економіці та політичній сфері, втраті партнерів та вантажопотоків особливо у міжнародному сполученні, зниженні конкурентоспроможності порівняно з іноземними транспортними компаніями. Поряд з цим динаміка 2018 р., показники

січня-вересня 2019 р. дещо згладжують негативні тенденції та демонструють поживлення. Структура перевезення вантажів морським транспортом свідчить про зацікавленість металовиробників, зернотрейдерів й вантажовласників у найменш енергозатратному виді транспорту. Проте галузь вантажного морського транспорту потерпає від негативних наслідків в економічному середовищі, гострої необхідності в оновленні флоту і портової інфраструктури, залежності від навігаційного періоду.

На основі проведених досліджень визначено, що перспективами розвитку вантажного морського транспорту є зростання вантажопотоків, особливо у міжнародному сполученні, за рахунок проведення модернізації й оновлення флоту українських транспортних компаній у відповідності до сучасних вимог конкурентного ринку. Необхідність залучення значних коштів для інвестиційних проектів вимагає підтримки з боку уряду, інвесторів, міжнародних фондів, створення привабливого інвестиційного клімату для розвитку галузі вантажних морських перевезень, надання пільг та преференцій під чітко визначені інфраструктурні проекти. Серед перспектив розвитку також є включення морського вантажного транспорту в систему мультимодальних перевезень, формування транспортних вантажних хабів, що дозволить знизити енергетичні витрати, скоротити шкідливі викиди в атмосферу, здійснювати транспортування вантажів суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами України, міжнародними портами чорноморського та середземноморського басейну без додаткового перевантаження. Стимулювання економіки України, поживлення міжнародних економічних зв'язків також сприяє зростанню вантажопотоків. Головним фактором, важелем та перспективою розвитку вантажного морського транспорту України є забезпечення його конкурентоспроможності, відповідності вимогам сучасності по безпеці, екологічності, швидкості, економічності, саме це сприятиме посиленню інтеграції морського вантажного транспорту у світову та національні транспортні системи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Статистика. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України 2018». За ред. І.Петренко, відпов. за випуск О. Мислінський. К.: ДССУ, 2019. 154 с. Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf.
3. Статистичний збірник «Україна у цифрах 2018». Відпов. за випуск О.А. Вишнеvsька. Київ: Вид-во Державної служби статистики України, 2019. 45 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/07/Ukr_cifra_2018_u.pdf.
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>.
5. Інформація про водний транспорт України: Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
6. Николаева Л.Л., Цымбал Н.Н. Морские перевозки: учебник. Одесса: Одесская национальная морская академия, Феникс, 2005. 424 с.
7. Адвокатова Н.О., Нікітенко К.С. Логістична стратегія реформування морської портової галузі України. Ефективна економіка. 2019. № 3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6970>. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.3.36
8. Мінакова С.М., Ненно І.М. Теоретичні засади реалізації бізнес-моделей портів у державній морській політиці. Економіка та управління національним господарством. Випуск 30-1. 2018. С. 47-51.
9. Федяй Н.О. Особливості інтеграції української транспортної інфраструктури в транс-європейську транспортну мережу. Ефективна економіка. 2018. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6764>. DOI: 10.32702/2307-2105-2018.12.93
10. Жихарева В.В. Экономика морского транспорта: Учебник; под. ред. А.М. Котлубай, О.Н. Кибик. Харьков: «БУРУН КНИГА», 2012. 480 с.
11. Богомолова Н.І., Кравченко О.О., Андрєєва О.В., Соколова Е.О., Талавіра Є.В., Пінчук С.С., Савіцька Г.П. Управління фінансовою безпекою підприємств транспортної сфери: монографія. За заг. ред. Н.І. Боломолвої та О.О. Кравченко. Київ: Вид-во Державного економ.-технолог. ун-ту транспорту, 2017. 327 с.
12. Семенова С. М., Шпирко О. М. Управління грошовими потоками на підприємствах водного транспорту: обліково-аналітичний аспект : монографія. Київ: Центр учбової літератури, 2015. 252 с.
13. Бабина О.Є., Карпенко О.О. Фінансовий менеджмент на підприємствах водного транспорту: навч. пос. Рекомендовано М-вом освіти і науки, молоді та спорту України для студентів вищих навчальних закладів. Київська держ. академія водного тр-ту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ: Вид-во ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2012. 326 с.
14. Петренко О.І., Дереповська Т.В. Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. Ефективна економіка, 2017. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>.
15. Попель С.А., Неліпович О.В., Мотюк К.Д. Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка. Ужгород, 2013. Випуск 4 (41), С. 200-204. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/1215/1/МІЖНАРОДНІ%20МОРСЬКІ%20ВАНТАЖНІ%20ПЕРЕВЕЗЕННЯ%20%20СУЧАСНИЙ%20СТАН%20ТА.pdf>.

ПЕТРЕНКО О. І.*

* Каф. бизнес-логистики та транспортних технологій, Государственный университет инфраструктуры и технологий, эл. почта: olga_co@meta.ua, olga.petrenko.bltt.duit@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-1869-7999

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

Цель. Проанализировать состояние морских грузовых перевозок и определить перспективы его развития в Украине. **Методика.** Для решения поставленных задач автором применен системный анализ, метод дедукции, сравнения, группировки, абстрагирования, обобщения, методы экономического анализа. **Результаты.** Морской транспорт является чрезвычайно важным в обеспечении грузовых перевозок, особенно международного масштаба, на большие расстояния, крупными партиями и объемами, для которых

не свойственен короткий срок годности. Объемы грузовых перевозок в целом и морским транспортом в частности существенно сократились, что связано с кризисными явлениями в экономике, военной агрессией со стороны РФ, аннексией территорий, расторганием хозяйственных связей. Показатели грузооборота морского транспорта также существенно сокращаются, особенно в международном сообщении, что связано с несвоевременным привлечением инвесторов для обновления и модернизации флота и приведения его в соответствие с современными потребностями рынка. В результате флот физически и морально устарел и конкурентоспособность отечественных перевозчиков потеряно. **Научная новизна.** На основе выявленных основных тенденций грузовых морских перевозок предложены меры для поддержания и обеспечения развития современного грузового морского транспорта в Украине. **Практическая значимость.** Охарактеризованы динамику и структуру грузовых морских перевозок в Украине во взаимосвязи с общими показателями транспорта, экономической ситуацией в стране, представленные аналитические расчеты, которые построены на основе статистической информации. Выводы и предложения могут быть использованы не только предприятиями морского транспорта, но и другими участниками рынка, исследователями, интересующихся данной темой.

Ключевые слова: транспорт, грузовые перевозки, морской транспорт, грузооборот.

PETRENKO O. I. *

* Dep. Business Logistics and Transport Technologies, State University of Infrastructure and Technologies, , e-mail: olga_co@meta.ua, olga.petrenko.bltt.duit@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-1869-7999

MODERN STATUS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF MARINE FREIGHT TRANSPORTATION IN UKRAINE

Goal. To analyze the state of sea freight transport and to determine the prospects for its development in Ukraine. **Method.** To solve these problems the author applied system analysis, deduction method, comparison, grouping, abstraction, generalization, methods of economic analysis. **Results.** Maritime transport is extremely important in providing freight, especially internationally, over long distances, large lots and volumes that do not have a short shelf life. The volume of freight transport in general and maritime transport in particular decreased significantly, which is connected with the crisis in the economy, military aggression by the Russian Federation, annexation of territories, and the severing of economic ties. Maritime freight turnover is also declining, especially internationally, due to the late involvement of investors in updating and modernizing the fleet and adapting it to today's market needs. As a result, the fleet is physically and morally outdated and the competitiveness of domestic carriers is lost. **Scientific novelty.** On the basis of revealed basic tendencies of sea freight transportation, measures were proposed to support and ensure the development of modern sea freight transport in Ukraine. **Practical importance.** The dynamics and structure of sea freight transportations in Ukraine in relation to the general indicators of transport, the economic situation in the country are characterized, analytical calculations made based on statistical information are presented. Conclusions and suggestions can be used not only by maritime transport enterprises, but also by other participants market, researchers interested in this topic.

Keywords: transport, freight, sea transport, freight.

REFERENCES

1. Statystyka. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny [Statistics. State Statistics Service of Ukraine]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. [in Ukrainian]
2. Statistical Collection "Transport and Communication of Ukraine 2018". Edited I. Petrenko, answered, for the issue of O. Myslinsky. Kyiv, SSSU, 2019. 154 p. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf. [in Ukrainian]
3. Statistical collection "Ukraine in numbers 2018". Answer for the release of O.A. Vyshnevskaya. Kyiv: Issue of the State Statistics Service of Ukraine, 2019. 45 p. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/07/Ukr_cifra_2018_u.pdf. [in Ukrainian]
4. On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018, No. 430-p. URL: <https://www.kmu.gov.ua/en/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>. [in Ukrainian]
5. Information on Water Transport of Ukraine: Ministry of Infrastructure of Ukraine. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>. [in Ukrainian]

6. Nikolaeva, L.L. and Cymbal, N.N. (2005), *Morskie perevozki [Shipping]*, Odesskaja nacional'naja morskaja akademija, Feniks, Odessa, Ukraine, P. 424. [in Ukrainian]
7. Advokatova, N. O. and Nikitenko, K. S. (2019), Logistic strategy of maritime reform the port area of Ukraine, *Efektyvna ekonomika*, [Online], vol. 3, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6970>. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.3.36. [in Ukrainian]
8. Minakova, S.M. and Nienno I.M. (2018), Theoretical principles of realization of port business models in the state maritime policy, *Ekonomika ta upravlinnia natsionalnym hospodarstvom*, vol. 30-1, pp. 47-51. [in Ukrainian]
9. Fediai, N. (2018), Features of the integration of ukrainian transport infrastructure into the trans-european network transport", *Efektyvna ekonomika*, [Online], vol. 12, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6764>. DOI: 10.32702/2307-2105-2018.12.93. [in Ukrainian]
10. Zhikhareva V.V. (2012), *Sea Commercial Transport Economics*. Kharkov. [in Ukrainian]
11. Bogomolova, N.I., Kravchenko, O.O., Andreeva, O.V., Sokolova, E.A., Talavira, E.V., Pinchuk, S.S. and Savitka, G.P. (2017), *Financial Security Management of Transport Enterprises: A Monograph*. For the title. ed. N.O. Bolomolova and O.O. Kravchenko. Kyiv: View of the State Economic-Technolog. University of Transport, 327 p. [in Ukrainian]
12. Semenova, S. M. and Shpyrko, O. M. (2015), *Cash Flow Management at Water Transport Enterprises: Accounting and Analytical Aspect*. Kyiv: TSUL, ISBN 978-611-01-0752-5 [in Ukrainian]
13. Babina, O.A. and Karpenko, O.O. (2012), *Financial Management at Water Transport Enterprises: Tutorial*. pos. Recommended by M-education and science, youth and sports of Ukraine for students of higher educational establishments. The Kiev state. Hetman Academy of Water named after Peter Konashevich-Sahaidachny. Kyiv: Issue of SIC GROUP UKRAINE, 2012. 326 p. [in Ukrainian]
14. Petrenko, O.I. and Derevpovskaya, T.V. (2017), Problems of development of multimodal transportations in Ukraine and ways of their solution. *Effective Economy*, No. 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>. [in Ukrainian]
15. Popel, S.A., Nelipovich, O.V. and Motiuk, K.D. (2013), International sea freight transportation: current state and prospects of Ukraine's participation in them. *Uzhgorod University Scientific Bulletin. Economy series*. Uzhgorod, Issue 4 (41), P. 200-204. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/1215/1/International%20Sea%20Freight%20Transportation%20%20Modern%20STAN%20TA.pdf>. [in Ukrainian]

Стаття надійшла до редакції: 06.04.2020

Received: 06 April 2020

УДК 338.48-056.24СИДОРУК С.В.^{1*}, МАТВІЙЧУК Л.Ю.^{2*}, ЛЕПКИЙ М.І.^{3*}

1*кандидат економічних наук, доцент кафедри туризму та готельно-ресторанної справи, Луцький національний технічний університет, e-mail: sidoruk_svitlana@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-2545-7384

2*доктор економічних наук, професор кафедри туризму та готельно-ресторанної справи, Луцький національний технічний університет, e-mail: kalishl.y@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-1694-6178

3*кандидат географічних наук, доцент кафедри туризму та готельно-ресторанної справи, Луцький національний технічний університет, e-mail: lepkiym@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-2470-6780

ПРИКЛАДНИЙ ХАРАКТЕР ОСОБЛИВОСТЕЙ ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТУРИСТІВ ІНКЛЮЗИВНОГО ТИПУ

Мета. Провести дослідження специфічних технічних особливостей транспортного перевезення туристів інклюзивного типу за прикладом удосконалених автобусів та потягів. **Методика.** Для дослідження використані такі методи: порівняння, узагальнення, конкретизація, класифікація, синтезу та аналізу, моделювання. **Результати.** Розкрито зміст поняття «інклюзія» з позиції туристичної спрямованості, проаналізовано специфічні технічні особливості транспортного перевезення туристів інклюзивного типу – автобусом з низькопідлоговою вставкою. **Наукова новизна.** Запропоновано та обґрунтовано технічний підхід для автобусів нового типу для осіб з інвалідністю з мнемосхемою, що дозволяє прослухати аудіоінформацію про місцезнаходження різних установ, про маршрути громадського транспорту, про інтервал руху трамваїв та автобусів. **Практична значимість.** Наведений прикладний підхід транспортного перевезення широко використовуватиметься для вирішення проблем інклюзивного туриста шляхом удосконалення роботи туристичних фірм, готелів, ресторанів, турбаз та відпочинково-рекреаційних зон.

Ключові слова: інклюзія, інвалід, транспорт, туризм, неповносправний, перевезення, автобус, потяг, турист, обслуговування, рекреація.

Постановка проблеми

У наш час все більше уваги приділяється особливостям життя інвалідів, як повноправних членів суспільного середовища. Умови розвитку туристичної сфери спричиняють рух до залучення неповносправних у всі галузі суспільного життя, в тому числі і до відпочинку, релаксу та туризму.

Сучасне навколишнє середовища пристосовується до потреб неповносправних відбуваючись з різною швидкістю в різних країнах. Цей розвиток йшов двома паралельними шляхами. Один зі шляхів передбачав розвиток сфери супроводу та опіки неповносправної особи. Інший шлях напрацьовував розвиток інфраструктури та технічних засобів, які б допомагали неповносправній особі максимально обслуговувати себе без сторонньої допомоги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питання інклюзивного розвитку розглядається у науковому колі таких українських дослідників як Л.М. Ємельяненко, В.М. Петюх, К.В. Дзензелюк, А.В. Базиліюк, О.В. Жулин, Д.А. Савчук, Ю.Р. Мельник, Ю.Б. Савельєв та ін.. Проте комплексно питання про належне транспортне забезпечення інклюзивного туризму раніше не піднімалося, адже дослідження попередніх науковців концентруються у межах пошуку механізмів формування та реалізації соціальної політики із врахування інклюзивної складової, що не включає умов та особливостей економічного розвитку країни (регіону) та унеможливорює застосування результатів таких досліджень у процесі формування та реалізації політики інклюзивного розвитку на практиці.

Формулювання цілей статті

Розглянемо детально специфічні технічні

особливості транспортного перевезення туристів інклюзивного типу при доступності готелю, садиби, курортної місцевості, морів тощо.

Виклад основного матеріалу

Кількість осіб із інвалідністю на сьогодні становить близько 6 % населення України, на початок року ця цифра складала 2 мільйони 600 тисяч осіб. У випадку, якщо до готелю, садиби, курортної місцевості інваліди добираються громадським транспортом чи передбачений трансфер, слід зауважити, що сучасний транспорт роблять із заниженою посадкою і без сходинок на вході. Це дозволяє людині з інвалідністю чи тимчасово травмованій вільно зайти в салон, не витрачаючи додаткові сили і без сторонньої допомоги.

На сучасному етапі розвитку економіки соціально-психологічний аспект взаємовідносин людей із різних соціальних груп з обмеженими можливостями, через стать, фізичне здоров'я або вік, та іншої частини суспільства набуває особливого значення в контексті доступності міст для усіх його прошарків з урахуванням туристичних цілей. Сьогодні на рівні публічного управління дуже часто почали вживати терміни «інклюзія» Слід зазначити, що терміни «інклюзія» характеризується такими поняттями як соціальна «включеність» та «виключеність». Водночас ці поняття є оберненими одне одному. Розглянемо вищенаведене у таблиці 1 і дамо власне визначення поняттю «інклюзії» з позиції туристичного напрямку.

Таблиця 1

Підходи авторів до визначення поняття «інклюзія»

Автор	Визначення
Ярська В.	принципи поділу, і з'єднання / включення індивідів або груп в різні соціальні спільноти, групи [1].
Солдатова Л.	процес, що передбачає сукупність регулюючих заходів та самоорганізації суспільства, спрямований на підвищення ступеня активної участі в житті суспільства індивідів або груп із всіма особливостями їхніх демографічних, економічних, політичних і культурно духовних характеристик [2].
Міщик Л.	процес збільшення ступеня участі всіх дітей у соціальному житті та різних програмах [3].
Калініна Л.А.	політика та процес, який передбачає отримання більших можливостей у навчанні та соціальному житті для усіх людей і також для дітей з інвалідністю [4].
Мельник Ю. Р.	забезпечення того, щоб усі діти й дорослі могли брати участь у житті громади як рівноправні члени, яких поважають і які роблять свій внесок у розвиток громади та суспільства [5].
Клименюк Н. В.	процес рівного співіснування в освітньому середовищі людей і, перш за все, дітей з різними потребами [6].
Національна Асамблея Інвалідів України	це політика і процес, які забезпечують повну участь усім членам суспільства в усіх сферах життєдіяльності.
Авторський підхід з позиції туристичного напрямку	це збільшення доступності туристичних територій для осіб з інвалідністю, подорожувати без сторонньої допомоги або користування мінімальною допомогою зі сторони обслуговуючого персоналу.

Отже, досить велика кількість науковців досліджують це поняття контексті соціальної,

фінансової, політичної чи освітньої сфери життя. У наступній таблиці розглянемо

специфічні технічні особливості транспортного перевезення туристів інклюзивного типу наведено у таблиці 2. Ось

така тенденція відбувається щодо поїздок інклюзивних туристів за їх ціллю.

Таблиця 2

Специфічні технічні особливості транспортного перевезення туристів інклюзивного типу

Технічні характеристики транспортного перевезення туристів інклюзивного типу	Назва транспортного перевезення
<p>У автобусах нового типу розробники встановлюють відкидну платформу для людей на інвалідних візках. Такі платформи можуть бути посередині салону чи на дверях біля водія. Ширина відкидної платформи не менше 800 мм, а нахил на тротуар висотою 150 мм не більше 12 %. Рекомендований нахил на дорожню поверхню не більше 36 % при використанні системи опускання підлоги рис.2.</p> <p>Для зручного орієнтування людей з порушенням зору в салоні елементи виділені контрастно. Також передбачене окреме місце для пасажирів з інвалідністю, де він може стати. Спеціальна зона має бути шириною не менше 750 мм та довжиною не менше 1300 мм для кожного користувача інвалідного візка зі спеціальним кріпленням.</p> <p>Мінімальна ширина всіх дверей – 900 мм, що забезпечить доступ до транспортного засобу пасажирів на інвалідних візках рис.3-12.</p> <p>Якщо таких пасажирів немає, то відкидаються складні сидячі місця, для інших пасажирів. На замовлення спеціалізовані підприємства можуть переобладнати наявні автобуси міжміських маршрутів.</p>	Автобус
<p>На кожній станції мають бути мнемосхеми з планом приміщення, дубльовані шрифтом Брайля та випуклими написами для людей з порушенням зору рис.6-11. Краї платформи позначені тактильною та контрастною розміткою, що має стати попередженням для людей з порушенням зору.</p>	Потяг

Аналіз рис.1 щодо цілей подорожей інклюзивних туристів за 2019 рік дає змогу зробити висновок, що найбільш потребу у подорожах мають особи у віці 15-19 років, найменшу необхідність мають особи у віці 70

і старші. Молодь має фінансову спроможність для подорожей в оздоровчих цілях, люди літнього віку не мають фінансових можливостей для покриття витрат для організації таких видів подорожей.

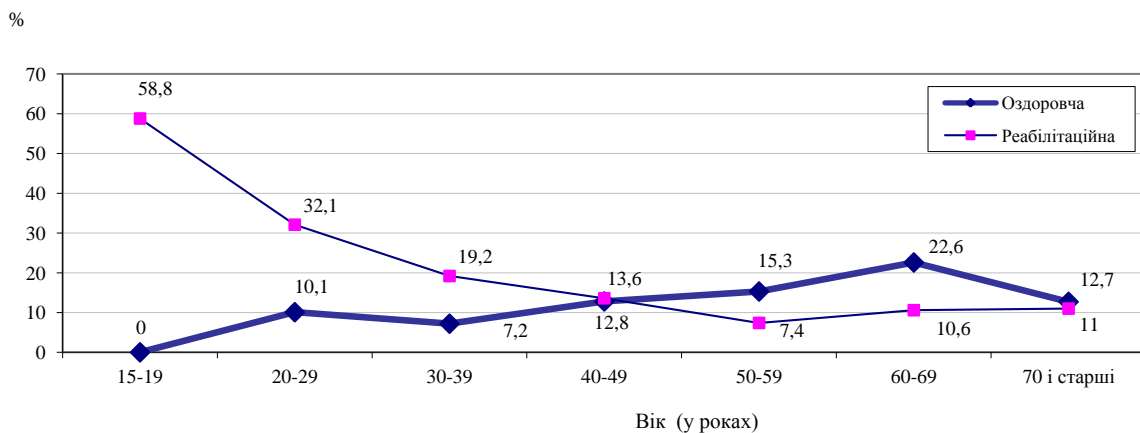


Рис.1. Оздоровча та реабілітаційна ціль подорожей інклюзивних туристів за 2019 рік

Для перевезення туристів інклюзивного типу використовують автобуси нового типу

як показано на (рис. 2).



Рис. 2. Облаштування автобусів нового типу для осіб з інвалідністю

У деяких моделях відкидної платформи немає, тому важливо позначати такі машини піктограмою – доступ для людей з інвалідністю, причому як з середини, так і ззовні.

Особливо важливий низькопідлоговий транспорт на міжміських сполученнях. В

Україні зараз діє підприємство, яке випускає автобуси міжміського сполучення з низькопідлоговою вставкою. Спеціально відведене і понижене місце розташовується на задніх дверях автобусу (рис. 3).



Рис. 3. Низькопідлоговий транспорт (автобус)

Закордонні аналоги автобусів облаштовують підйомними платформами (рис. 4).



Рис. 4. Автобуси з підйомними платформами

Платформа підйімача має бути шириною не менше 800 мм, а довжиною – 1200 мм і повинна підіймати вантаж вагою не менше 300 кг.

Для орієнтації слабозорих та незрячих осіб встановлюються мнемосхеми, що дозволяє простіше орієнтуватися в просторі (рис.5). За допомогою азбуки Брайля на карті

промальована схема місцевості з зазначенням назви зупинок, адреси, пішохідного переходу.

Також мнемосхема дозволяє прослухати аудіоінформацію про місцезнаходження різних установ, про маршрути громадського транспорту, про інтервал руху трамваїв та автобусів. Ця ж інформація дублюється і на інформаційному табло.

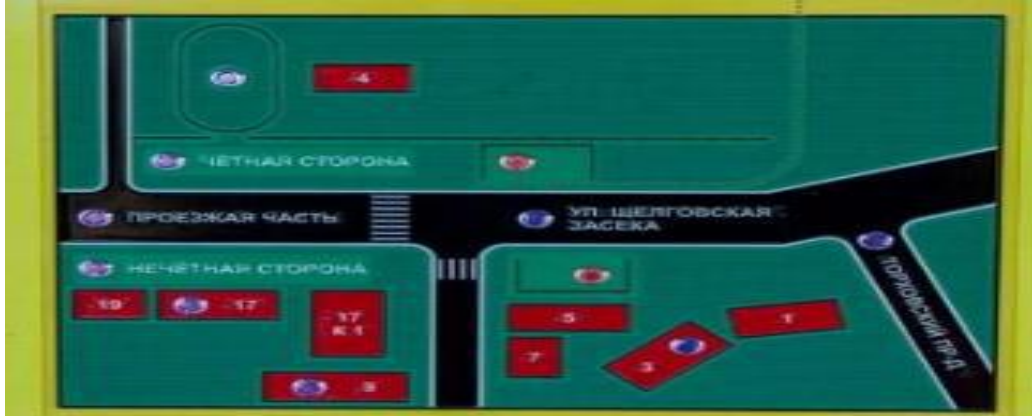


Рис. 5. Вигляд мнемосхеми для слабозорих та незрячих осіб

Додатковим засобом пересування для людей на інвалідних візках може стати міська служба перевезення, яка працює в режимі попереднього замовлення і приїжджає до самого дому. Кожна людина має отримати

можливість вибирати той транспорт, який їй найбільш зручний. До прикладу таксі також можуть бути доступними (рис. 6).



Рис. 6. Облаштування таксі для осіб з інвалідністю

Нині з'являються нові потяги з сучасним обладнанням і курсують старенькі, зі звичними для нас вагончиками, які дозволяють особі з інвалідністю подорожувати без сторонньої допомоги або

користуватися мінімальною допомогою зі сторони персоналу.

Край платформи позначені тактильною та контрастною розміткою, що має стати попередженням для людей з порушенням зору (рис. 7).



Рис. 7. Потяги з сучасним обладнання

На кожній станції мають бути мнемосхеми з планом приміщення, дубльовані шрифтом Брайля та випуклими написами для людей з порушенням зору. На виході та вході у будівлю вокзалу необхідно встановити

звукові маячки для орієнтування слабозорих чи незрячих осіб (рис. 8).



Рис. 8. Мнемосхема з планом приміщення вокзалу

Квиткова каса повинна мати понижену стійку, це важливо не тільки для того, щоб касир і пасажир бачили один одного, але й для того, щоб пасажир з інвалідністю на

моніторі замовлення бачив дані, які вносить касир (рис. 9).



Рис.9. Процес виокремлення квиткової каси для інвалідів

Щоб потрапити у вагон, використовують додаткове облаштування. Якщо платформа на

рівні входу у вагон, роблять відкидний або переносний пандус (рис. 10).



Рис. 10. Облаштування пандусом вагону потяга

Якщо платформа набагато вище від входу у вагон, то застосовують рухомі підйомні платформи або підйомники у вагонах потягу (рис. 11).

На сьогодні число візитів неповносправних осіб у готелях різного класу, найбільш пристосованих до досліджуваних потреб має таку статистику:

- біля 1,8 тис. в рік (довготривалі виїзди);
- біля 11,7 тис. в рік (короткотермінові виїзди).

Неповносправні особи на комерційній базі затримуються у два рази рідше, ніж на суспільних об'єктах; подорожі осіб на інвалідних візках становлять майже 1% від загальної кількості подорожей цілої досліджуваної популяції.

Особи на інвалідних візках майже завжди зупиняються на суспільній базі. Особи з великими труднощами пересування спорадично зупиняються у приватних квартирах і на нічліжній базі.



Рис. 11. Зображення рухомих підйомних платформ у вагонах потягу

У середині вагону поруч зі звичайними місцями має бути місце, відведене для візка

або облаштоване спеціальне купе (рис. 12).



Рис. 12. Облаштування купе для осіб з інвалідністю

Таблиця 2

Основні ресурси для організації поїздки для туристів інклюзивного типу

Джерело: сформовано автором на основі джерел [8-10]

Ресурси, які допоможуть спланувати поїздку для туристів інклюзивного типу	
Американське товариство туристичних агентств (ASTA), пошук туристичних агентств за фахом, включаючи інвалідність та доступні подорожі.	www.asta.org
Доступна Європа, група туристичних агентств зі штаб-квартирою в Італії, які спеціалізуються на доступному туризмі.	www.accessibleurope.com
з 1972 року ця компанія організовує поїздки і екскурсії, для дорослих з фізичними та розвиненими проблемами. Медсестра часто супроводжує тури.	www.guidedtours.com
Продовження таблиці 2	
Flying Wheels travel, туристичне агентство з повним обслуговуванням пропонує екскурсійні тури та індивідуальні незалежні програми по всьому світу для людей з інвалідністю.	http://www.disabledholidays.com
Дорожній науковий співробітник, заснований у 1975 році як Elderhostel, постачальник освітньо-туристичних послуг пропонує поїздки на різних рівнях активності, включаючи «легкий», який вимагає мінімальної ходьби та обмежених сходів.	www.roadsscholar.org
Національний центр з питань охорони здоров'я, фізичної активності та інвалідності Університет штату Алабама організовує рекреаційні ресурси для активного відпочинку та подорожей по всій країні та за кордоном.	www.ncpad.org
Суспільство доступних подорожей та гостинності, неприбуткова організація-членство, що надає базу даних компаній та ресурсів, які допомагають людям з інвалідністю у всіх аспектах подорожей, таких як оренда скутерів, турсоператори тощо.	www.sath.org

У зв'язку з цим, на ринку туристичних послуг з'явиться кілька мільйонів споживачів, які будуть шукати можливості задоволення своїх потреб інклюзивного типу. Тому для інклюзивного туриста важливим є підготовка технічної інфраструктури та компетентного

штату працівників туристичних фірм, готелів, ресторанів, турбаз та відпочинково-рекреаційних зон до прийому нової категорії споживачів є актуальною та необхідною у нашому сучасному просторі.

Висновки

Для формування сучасного туристичного простору для туристів інклюзивного типу розвиток туристичної доступності означає, що людина сьогодні зустрічається з усіма типами вимог для того, щоб бути залученою у певну діяльність, або з усіма необхідними вимогами

щодо свого комфортного перебування. Інакше кажучи, коли пристосування зроблено, неповносправні стають такими самими учасниками тієї чи іншої діяльності. Такі вимоги залучення людей у певний вид діяльності повинні стосуватися у всіх без винятку. Не можуть позбавляти його певних учасників, особливо неповносправних людей.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бородкін Ф.М. Інклюзивна робота з особами похилого та старечого віку в місті Маріуполі. Актуальні проблеми науки та освіти: Збірник матеріалів XX підсумкової науково-практичної конференції викладачів МДУ/За заг. ред. КВ. С. 298.
2. Стрельникова О.О., Єсіна Н.О. Поняття та сутність соціальної інклюзії у соціальній роботі. Сучасне суспільство. 2019. № 1. С. 233-241.
3. Міщик Л.І. Інклюзивна освіта як умова соціалізації дітей-інвалідів у процесі навчання. Збірник наукових праць Хмельницького інституту соціальних технологій Університету Україна. 2012. № 5. С. 139-142.
4. Калініна Л.А. Мистецька інклюзія: виклики, проблеми, перспективи: дис. 2019. URL: http://217.77.221.199/bitstream/123456789/1286/1/Калініна_75-77.pdf
5. Савчук Д.А., Мельник Ю.Р. Аналіз суспільної системи за допомогою індикаторів соціальної інклюзії. Головний редактор. 2019. С. 139. URL: http://posek.km.ua/images/stories/doc/Zbirnyk_konferentsii_2019/zbirnyk_tez_iii_conference_podilskyi_college.pdf#page=140.
6. Клименюк Н.В. Інклюзія людей з особливими потребами до суспільного життя: історичний аспект. Наукові праці [Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу Києво-Могилянська академія]. Сер. Педагогіка. 2009. № 112, Вип. 99. С. 148-153.
7. Організація підприємницької діяльності в сфері сільського туризму особами з інвалідністю: посібник / М. Барна, М. Богуш, О. Волошинський та ін.], Львів. Растр-7. 2019. 206 с
8. Смолій В. А. Енциклопедичний словник-довідник з туризму. К. Видавничий Дім «Слово», 2006. 372 с.
9. Стандартні правила щодо урівняння можливостей інвалідів. Організація Об'єднаних Націй. Львів : Надія, 1998. 48 с.
10. О. Волошинський. Теорія і практика організації активного відпочинку та туризму для неповносправних осіб, 2011. 245с.

СИДОРУК С.В.^{1*}, МАТВІЙЧУК Л.Ю.^{2*}, ЛИПКИЙ М.И.^{3*}

1* кандидат економічних наук, доцент кафедри туризму і гостинично-ресторанного дела, Луцький національний технічний університет, e-mail: sidoruk_svitlana@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-2545-7384

2* доктор економічних наук, професор кафедри туризму і гостинично-ресторанного дела, Луцький національний технічний університет, e-mail: kalishl.y@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-1694-6178

3* кандидат географічних наук, доцент кафедри туризму і гостинично-ресторанного дела, Луцький національний технічний університет, e-mail: lepkiym@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-2470-6780

ПРИКЛАДНОЇ ХАРАКТЕР ОСОБЕННОСТЕЙ ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ТУРИСТОВ ИНКЛЮЗИВНОГО ТИПА

Цель. Провести исследование специфических технических особенностей транспортного перевозки туристов инклюзивного типа по примеру усовершенствованных автобусов и поездов. **Методика.** Для исследования использованы следующие методы: сравнение, обобщение, конкретизация, классификация, синтез и анализа, моделирования. **Результаты.** Раскрыто содержание понятия «инклюзия» с позиции туристической направленности, проанализированы специфические технические особенности транспортной перевозки туристов инклюзивного типа - автобусом с низкопольных вставкой. **Научная новизна.** Предложено и

обосновано технічний підхід для автобусів нового типу для осіб з інвалідністю з мнемосхемою, що дозволяє прослухати аудіоінформацію про місцезнаходження різних установ, про маршрути громадського транспорту, про інтервали руху трамваїв і автобусів. **Практична значимість.** Приведений прикладний підхід транспортної перевезки широко використовується для вирішення проблем інклюзивного туриста шляхом удосконалення роботи туристичних фірм, готельних, ресторанів, турбаз і відпочинку та рекреаційних зон.

Ключові слова: інклюзія, інвалід, транспорт, туризм, інвалід, перевезки, автобус, поїзд, турист, обслуговування, рекреація.

SIDORUK S.^{1*}, MATVIYCHUK L.^{2*}, LIPKIY M.^{3*}

1 * kandidat ekonomicheskikh nauk, dotsent kafedry turizma i gostinichno-restorannogo dela, Lutskiy natsional'nyy tekhnicheskiiy universitet, e-mail: sidoruk_svitlana@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-2545-7384

2 * doktor ekonomicheskikh nauk, professor kafedry turizma i gostinichno-restorannogo dela, Lutskiy natsional'nyy tekhnicheskiiy universitet, e-mail: kalishl.y@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-1694-6178

3* kandidat geograficheskikh nauk, dotsent kafedry turizma i gostinichno-restorannogo dela, Lutskiy natsional'nyy tekhnicheskiiy universitet, e-mail: lepkiym@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-2470-6780

APPLICABLE CHARACTERISTICS OF PASSENGER TRANSPORTATION OF TOURISTS INCLUSIVE TYPE

Goal. Conduct research into the specific technical features of inclusive-type tourist transportation, such as improved buses and trains. **Method.** The following methods were used for the study: comparison, generalization, concretization, classification, synthesis and analysis, modeling. **Results.** The content of the concept of "inclusion" from the point of view of tourist orientation is revealed, specific technical features of transportation of tourists of an inclusive type - bus with low floor insert are analyzed. **Scientific novelty.** A technical approach for new type of buses for persons with disabilities with a mimic scheme is proposed and substantiated, allowing to listen to audio information about the location of different institutions, public transport routes, tram and bus traffic intervals. **Practical importance.** The above applied transportation approach will be widely used to solve inclusive tourist problems by improving the operation of tourism firms, hotels, restaurants, camp sites and recreational areas.

Keywords: inclusion, disability, transport, tourism, disabled, transportation, bus, train, tourist, service, recreation.

REFERENCES

1. Borodkin, F.(2010).Inclusive work with the elderly and elderly in Mariupol. Actual problems of science and education: Collection of materials of the XX final scientific and practical conference of teachers of MSU. P. 298.
2. Strelnikova, O. (2019).The concept and essence of social inclusion in social work. Modern society.№. 1. P. 233.
- 3.Mishchik, L.(2012). Inclusive education as a condition for the socialization of children with disabilities in the learning process. Proceedings of the Khmelnytsky Institute of Social Technologies, University of Ukraine. №. 5.
- 4.Kalinina, L.(2019).Artistic inclusion: challenges, challenges, prospects: diss. Retrieved from. URL: http://217.77.221.199/bitstream/123456789/1286/1/Kalinina_75-77.pdf
5. Savchuk, D.(2019).Melnik Yu.R. Social system analysis using indicators of social inclusion. Editor in Chief. Retrieved from URL: http://posek.km.ua/images/stories/doc/Zbirnyk_konferentsii_2019/zbirnyk_tez_iii_conference_podilskyi_college.pdf # page = 140.
- 6.Klimenyuk, N.(2019).Inclusion of people with disabilities in public life: a historical perspective. Scientific Papers [Black Sea State University named after Peter Mohyla Complex of Kyiv-Mohyla Academy]. Ser .Pedagogy №. 112, no. 99. pp. 148-153.
7. Bogus, M.(2019).Organization of entrepreneurship in the field of rural tourism by persons with disabilities] Lviv. Raster-7. 2019. 206 p.
8. Barna, M.(2006).Encyclopedic Dictionary-Guide. K. Word Publishing House.372 p.
9. Lviv, Hope.(1998). Standard rules on the equalization of opportunities for persons with disabilities. United Nations. 48 p.
10. Voloshinsky, O.(2011). Theory and practice of organizing outdoor recreation and tourism for disabled persons: Educ. Manual.

Стаття надійшла до редакції: 24.04.2020

Received: 24 April 2020

ФІНАНСИ І ОБЛІК, БАНКІВСЬКА СПРАВА ТА СТРАХУВАННЯ

УДК 33:338:338.2:338.24

БАХУР Н.В.*

* Головний консультант сектору регіональних стратегій центру регіональних досліджень, Національний інститут стратегічних досліджень, e-mail: Nadin_B@ukr.net

ПОДАТКОВЕ СТИМУЛЮВАННЯ ЯК ФІНАНСОВИЙ ІНСТРУМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА РЕГІОНІВ

У статті досліджено тенденції структурних змін у формуванні доходів бюджетів різних рівнів, пов'язаних із процесами фінансової децентралізації та визначено важливі напрями податкового стимулювання соціально-економічного розвитку громад та регіонів України. Податки - один із вагомих фінансових інструментів забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку громад та регіонів. Бюджетна та податкова політика є інструментами розвитку регіональної економічної системи. Стабільний місцевий економічний розвиток можна забезпечити за умови вдосконалення податкової системи. Доходи місцевих бюджетів є основним та стабільним джерелом місцевого економічного розвитку, а їх нарощення є важливим питанням, оскільки ці кошти можуть слугувати стимулом для активізації інвестиційної діяльності в регіонах. **Мета.** Мета статті - дослідити тенденції розвитку податкової системи в умовах фінансової децентралізації та визначити фінансові механізми та засоби стимулювання стійкого соціально-економічного розвитку громад та регіонів України. **Методика.** У процесі дослідження використано емпірично теоретичний метод, заснований на аналізі статистичних даних, синтезі соціально-економічного стану територіального розвитку та розвитку громад. **Результати.** Для досягнення високого рівня сталого розвитку регіонів України запропоновано набір інструментів стимулювання розвитку місцевого самоврядування.

Ключові слова: податки, місцеві бюджети, доходи, регіони, громади, децентралізація

Постанова проблеми

Податкові відносини в Україні в контексті забезпечення сталого соціально-економічного розвитку регіонів потребують модифікації. У багатьох наукових дослідженнях пропонуються загальні напрями покращення системи оподаткування, при цьому, майже не враховується внутрішньо регіональний рівень, також не всі - пов'язані з покращенням соціально-економічного розвитку. Тобто, потребують досліджень питання саме застосування податкових стимулів для забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку громад та регіонів. Оскільки реформа децентралізації в Україні ще триває, а податки наразі є основним джерелом доходів місцевих бюджетів різних рівнів, то в сучасних реаліях реформи адміністративно-територіального устрою постають вимоги до забезпечення виконанням податками регуляторної та стимулюючої функцій, що обумовлює

необхідність розгляду цього питання на регіональному рівні. Це все відбувається на фоні значних коливань податкових надходжень, при відсутності законодавчо закріпленого переліку повноважень місцевих органів влади у сфері стимулювання розвитку громад та регіонів саме податковими заходами (з метою формування джерел фінансування для реалізації проектів на регіональному рівні), також при відсутності уніфікованих підходів до стратегування соціально-економічного розвитку громад.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питання податкового стимулювання економічного розвитку та фіскальної децентралізації досліджувалися такими відомими вченими в Україні, як З. Варналій [1], С. Юрій, В. Федосов, А. Крисоватий, В. Опарін, А. Соколовська. А серед зарубіжних вчених – А.Харбергер [2], Дж. Уоррен, Р. Барро, Р. Масгрейв.

Формулювання цілей статті

Дослідити тенденції розвитку податкової системи в умовах фінансової децентралізації та визначити фінансові механізми та засоби стимулювання стійкого соціально-економічного розвитку громад та регіонів України.

передачі з державного до місцевих бюджетів низки податків, зборів та неподаткових платежів, а також запровадження нових зборів. Такі зміни призвели до зміцнення доходної частини місцевих бюджетів.

Окремі видів доходів до бюджетів ОТГ та їх частки, що були затверджені на 2019 рік, наведено в таблиці 1.

Виклад основного матеріалу дослідження

Починаючи з 2015 р., джерела наповнення місцевих бюджетів було розширено за рахунок

Таблиця 1

Нормативи зарахування окремих видів доходів до бюджетів ОТГ

Джерело: сформовано автором на основі [3]

№ п/п	Види платежів	Нормативи, %
Загальнодержавні податки та збори		
1.	Податок на доходи фізичних осіб	60
2.	Податок на прибуток підприємств та фінансових установ комунальної власності	100
3.	Рентна плата за спеціальне використання лісових ресурсів в частині деревини, заготовленої в порядку рубок головного користування	37
4.	Рентна плата за спеціальне використання лісових ресурсів (крім рентної плати за спеціальне використання лісових ресурсів в частині деревини, заготовленої в порядку рубок головного користування)	100
5.	Рентна плата за спеціальне використання води водних об'єктів місцевого значення	100
6.	Рентна плата за користування надрами для видобування корисних копалин загальнодержавного значення	5
7.	Рентна плата за користування надрами для видобування корисних копалин місцевого значення	100
8.	Рентна плата за користування надрами для видобування нафти, природного газу та газового конденсату	3
9.	Акцизний податок з реалізації суб'єктами господарювання роздрібною торгівлю підакцизних товарів	100
10.	Частина акцизного податку з виробленого в Україні та ввезеного на митну територію України пального	13,44
Місцеві податки та збори		
1.	Податок на майно:	100
	Податок на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки	
	Плата за землю	100
	Транспортний податок	100
2.	Єдиний податок	100
3.	Збір за місця для паркування транспортних засобів	100
4.	Туристичний збір	100

Протягом січня-вересня 2019 року надходження до загального фонду місцевих бюджетів України (без урахування міжбюджетних трансфертів) склали 199,7 млрд.

грн., що становить 75,6% від затвердженого річного плану з урахуванням змін [4].

У таблиці 2 наведено структуру надходжень доходів загального фонду місцевих бюджетів без трансфертів.

Таблиця 2

Структура надходжень доходів загального фонду місцевих бюджетів без трансфертів, у %
Джерело: сформовано автором на основі [4]

Платежі до бюджетів	Україна, всього	Міста обласного значення	ОТГ	Зведені бюджети районів
ПДФО	59,8	61,9	57,8	52,7
Плата за землю	12,5	13,1	15,0	18,6
Податок на нерухоме майно	1,8	1,9	2,2	2,0
Єдиний податок	12,4	13,7	14,0	14,9
Акцизний податок	5,1	6,1	6,7	6,4
Інші надходження	8,4	3,3	4,3	5,4

У структурі доходів місцевих бюджетів найбільшу питому вагу займає податок на доходи фізичних осіб – 59,8% від загальної суми доходів загального фонду місцевих бюджетів (або 119,3 млрд. грн.). У порівнянні з січнем-вереснем 2018 року, надходження податку зросли на 21,2 млрд. грн., або на 21,6%. Основними чинниками, що вплинули на зростання надходжень ПДФО, є збільшення розміру мінімальної заробітної плати (+12,1% до 2018 року) та зростання середньомісячної заробітної плати на 19,4% (до 10260 грн.), порівняно з відповідним періодом 2018 року).

Другим за сумою джерелом доходів місцевих бюджетів є плата за землю, що відноситься до податку на майно, який є місцевим податком. У структурі доходів загального фонду місцевих бюджетів плата за землю займає 12,5. У звітному періоді до місцевих бюджетів сплачено 25 млрд. грн. плати за землю (а саме земельного податку і орендної плати), що на 22,2% (або на 4,5 млрд. грн.) більше надходжень аналогічного періоду 2018 року.

Значна частка у структурі місцевих бюджетів належить надходженням єдиного податку. У аналізованому періоді вона становить 12,4% доходів загального фонду місцевих бюджетів. Обсяг надходжень єдиного податку за 9 місяців 2019 року склав 24,7 млрд. грн., що на 22,0% (або на 4,5 млрд. грн.) більше за надходження аналогічного періоду минулого року. Слід зазначити, що фізичними особами-підприємцями перераховано до місцевих бюджетів 18,2 млрд. грн. єдиного податку (або 73,8% від його загального обсягу), юридичними особами сплачено 3,7 млрд. грн. (14,9%), сільськогосподарськими товаровиробниками – 2,8 млрд. грн. (11,3%).

Щодо надходжень акцизного податку, то протягом 9 місяців 2019 року місцеві бюджети отримали 10,2 млрд. грн. акцизного податку, у тому числі: 5,6 млрд. грн. – у вигляді відрахувань з державного бюджету частини акцизного податку з виробленого в Україні та ввезеного на митну територію України пального (13,44%), що на 210,3 млн. грн. менше, ніж за аналогічний період 2018 року; 4,6 млрд. грн. – з реалізації суб'єктами господарювання роздрібною торгівлі алкогольних напоїв та тютюнових виробів, що лише на 3,9%, або на 173,5 млн. грн. більше, ніж за аналогічний період 2018 року [4].

У 2019 році прямі міжбюджетні відносини з державним бюджетом мають 806 об'єднаних територіальних громад (з урахуванням 24 міст обласного значення, в яких відбулося приєднання). За січень-вересень 2019 року доходи загального фонду ОТГ (без урахування трансфертів з державного бюджету) склали 28,1 млрд. грн., що становить 14,1% загального обсягу доходів усіх місцевих бюджетів України (табл. 3) [4].

Також позитивні результати фінансової децентралізації, підтверджуються стабільним зростанням залишків коштів на казначейських та депозитних рахунках у банках (загальний фонд) протягом трьох останніх років: станом на 01.12.2017 року - залишки коштів місцевих бюджетів України склали 52,6 млрд. грн.; залишки коштів бюджетів 366 ОТГ – 3,0 млрд. грн., залишки коштів бюджетів міст обласного значення – 13 млрд. грн. Станом 01.12.2018 року залишки коштів місцевих бюджетів України склали 53,1 млрд. грн.; залишки коштів бюджетів 665 ОТГ – 5,9 млрд. грн., залишки коштів бюджетів міст обласного значення – 9,8 млрд. грн. Порівнюючи дані 2017-2019 рр.,

можна стверджувати, що у 2018 році залишки коштів місцевих бюджетів України збільшилася проти 2017 року на 0,5 млрд. грн., а у 2019 році - більше залишків коштів, мали бюджети 806 ОТГ. Щодо залишків коштів місцевих бюджетів України та залишків коштів

бюджетів міст обласного значення, то вони зменшилися у 2019 році проти 2018 року, на 1,5 млрд. грн. та на ще на 1,5 млрд. грн. відповідно. [5, с.16-17; 6, с.22; 7, с. 20]. В цілому, протягом 2017-2019 рр., спостерігається позитивна динаміка.

Таблиця 3

**Структура доходів загального фонду (без трансфертів) за рівнями бюджетів,
у млрд. грн. та %**

Джерело: сформовано автором на основі [4]

Рівні бюджетів	Надходження, млрд. грн.	Надходження, %
ОТГ	28,1	14,1
Міста обласного значення	76,5	38,3
Обласні бюджети	27,3	13,7
Бюджети районів	34,9	17,5
м. Київ	32,9	16,5

Закріплені доходи та міжбюджетні трансферти є основними джерелами наповнення доходної бази місцевих бюджетів. Наявність трансфертів пояснюється браком власних коштів органів місцевого самоврядування, а також нестабільністю надходжень до місцевих бюджетів. Здебільшого міжбюджетні трансферти спрямовуються на вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів. Найбільш дієвим механізмом вирівнювання податкостроможності місцевих бюджетів є горизонтальне. Існує поняття реверсної дотації, яку перераховують з місцевих бюджетів до державного для горизонтального вирівнювання податкового потенціалу територій (кошти для бюджетів більш «бідних» громад перераховують з бюджетів більш «багатих»). У держбюджеті на 2020 рік - реверсні дотації закладено в обсязі 8 млрд. 763,4 млн. грн. [8]. Для громад, за оновленим механізмом, вирівнювання відбувається не за видатками, а за доходами, а саме – за показником надходжень від податку на доходи фізичних осіб (далі – ПДФО) на одного мешканця. Відповідно до Методики формування спроможних територіальних громад (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 8 квітня 2015 р. № 214 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 24 січня 2020 р. № 34), спроможними визнаватимуть лише ті громади, індекс податкостроможності яких не менше 0,3 (в спроможній ОТГ розмір податку на доходи фізичних осіб на одну людину має складати не менше 30 % від загального показника по країні)

та частка місцевих податків та зборів у власних доходах якої не менше 20 %.

Сучасний стан спроможності громад свідчить про те, що більшість з них залишається дотаційними. За підсумками І півріччя 2019 року експерти Програми «U-LEAD з Європою» та SKL International В. Венцель та І. Герасимчук проаналізували окремі фінансові показники 806 об'єднаних територіальних громад, створених у 2015-2018 роках. Саме за таким показником, як рівень дотаційності бюджетів (питома вага базової/реверсної дотації у доходах загального фонду)- найменш залежними від дотаційних ресурсів з державного бюджету є громади - міста обласного значення. В даному випадку, із 27 ОТГ найвищий рівень дотаційності становить лише 9,3%. Найбільш дотаційними виявилися громади із кількістю населення менше 5000 жителів (так звана 4 група) – найвище значення показника склало 68,4% [9].

Реформа міжбюджетних відносин у контексті реформи децентралізації – це стимулювання місцевих громад ефективніше наповнювати свої бюджети, збільшувати обсяг власних надходжень та ретельно планувати свої видатки.

У 2019 році порівняно з 2014 роком зростає державна підтримка місцевого та регіонального розвитку у 41,5 разів. Так, наприклад протягом даного періоду збільшувались обсяги фінансування Державного фонду регіонального розвитку (2015 р. – 2,9 млрд. грн., 2019 р. – 7,7 млрд. грн.), субвенції на інфраструктуру ОТГ (2016 р. – 1,0 млрд. грн., 2019 р. – 2,1 млрд. грн.). [7]. Але згідно даних Звіту Рахункової

палати України «Про результати аудиту ефективності використання коштів державного фонду регіонального розвитку» від 26.03.2019 № 7-1, загалом результати проведеного на центральному та місцевому рівні аудиту свідчать, що використання у 2017 та 2018 році коштів ДФРР дозволило реалізувати частину проектів регіонального розвитку та вирішити окремі проблемні питання відповідних територій. Проте через порушення, допущені при плануванні, відборі та затвердженні інвестиційних програм і проектів регіонального розвитку, а також при управлінні та використанні коштів ДФРР, не досягнуто запланованого соціально-економічного ефекту за значною їх кількістю [14].

Також протягом 2014 р. – 2017 рр. зростали обсяги субвенцій на соціально-економічний розвиток (з 0,5 млрд. грн. до 3,3 млрд. грн.), однак починаючи з 2018 року їх обсяг почав зменшуватись і склав 5,0 млрд. грн., а у 2019 р. – 4,7 млрд. грн. [7].

Досвід економічно розвинених країн свідчить, що тільки на основі глибокого осмислення процесів, що відбуваються в оподаткуванні, пошуку нових рішень і компромісів вдається реалізувати на практиці необхідні перетворення [10]. Місця, які займає Україна у міжнародних рейтингах за показниками «Оподаткування», є невтішними: одним з ключових показників є розмір податків, які платять як приватні особи, так і бізнес, і саме за даним показником Україна увійшла в ТОП-25 країн з найвищими

податками, посівши 23 місце – 51,9 % прибутку йде на сплату податків (відповідно до Індексу глобальної конкурентоспроможності). Інший міжнародний рейтинг Doing Business, розроблений Світовим Банком, теж містить аналогічний показник, який відповідно до даного рейтингу становить 37,8 %. Загальне місце України у даному рейтингу – 76, а за показником «Оподаткування» – 43, тоді як у 2017 році це було 84 місце при 80-му загальному. 76-а позиція означає, що на сьогодні вести бізнес в Україні нелегко, незручно, і країна не є привабливою для зовнішніх і внутрішніх інвесторів. Україна насправді рухається в цьому рейтингу дуже повільно. Адже, поки вона знаходиться на позиції нижче 30-го місця, то про конкуренцію з країнами, які можуть претендувати на іноземні інвестиції говорити зарано. Цікавим при вивченні міжнародного досвіду, а також при пошуку можливих напрямів реформування чинної вітчизняної податкової системи є рейтинг Індексу конкурентоспроможності податкових систем (International Tax Competitiveness Index), що готує Організація з питань оподаткування США (Tax Foundation), що вимірює ступінь конкурентоспроможності та нейтральності податкової системи країн ОЕСР. Індекс розглядає корпоративні податки, податки на доходи фізичних осіб, податки на споживання, податок на майно та режим отримання прибутку за кордоном (табл. 4) [10].

Таблиця 4

ТОП-5 країн за рейтингом Індексу конкурентоспроможності податкових систем у розрізі податків

Джерело: сформовано автором на основі [10]

Місце у рейтингу	Загальний рейтинг	Корпоративний прибутковий податок	Податок на доходи фізичних осіб	Податок на споживання	Податок на майно	Міжнародні податкові правила
1.	Естонія	Естонія	Нова Зеландія	Швейцарія	Естонія	Нідерланди
2.	Нова Зеландія	Латвія	Туреччина	Японія	Словаччина	Люксембург
3.	Швейцарія	Угорщина	Чехія	Корея	Нова Зеландія	Великобританія
4.	Латвія	Ірландія	Швейцарія	США	Мексика	Угорщина
5.	Люксембург	Фінляндія	Словаччина	Люксембург	Австралія	Латвія

Податкова система Україна є неефективною та характеризується відсутністю гнучкості, великою загальною ставкою податкового навантаження і відсутністю можливостей щодо регіонального податкового внутрішнього конкурування з метою залучення інвестицій [11].

В останні десятиріччя в світі накопичено багатий досвід використання податків як інструменту активізації ділової активності, а податкова конкуренція є одним з потужних і дієвих важелів стимулювання залучення капіталу та інтенсифікації інвестиційної діяльності [12].

Отже необхідність проведення податкової реформи в Україні є цілком об'єктивною реальністю [11].

Наразі в Україні розроблено проект Державної стратегії регіонального розвитку на 2027 рр. (ДСРР 2027), в якому відсутні питання, що стосуються саме податкового симулювання регіонів та громад. У проекті зазначено, що бюджетна децентралізація, яка спричинила суттєвий перерозподіл бюджетних ресурсів на користь місцевого самоврядування, на даному етапі себе вичерпала і тепер на перший план виходять завдання економічного зростання, збільшення валового регіонального продукту, покращення зайнятості населення, створення умов для повернення на батьківщину трудових мігрантів [13].

Оскільки Україна прямує до бюджетної стабільності, то доцільним є пошук додаткових джерел наповнення місцевих бюджетів, а також використання низки альтернативних можливостей (розміщення тимчасово вільних коштів на депозитах, придбання цінних паперів, отримання позик, надання позик, муніципальні облігаційні позики). Саме фінансова децентралізація надає можливість органам місцевого самоврядування здійснювати самостійний пошук додаткових фінансових ресурсів. Світовий досвід свідчить, що без фінансово спроможного місцевого самоврядування неможливо забезпечити динамічний розвиток територій та країни у цілому.

Висновки

Забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку регіонів та громад можливе за умови вдосконалення податкової системи, також створення умов для залучення інвестицій в регіональний розвиток.

Задля забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку регіонів та громад, необхідним, на нашу думку, є запровадження наступних заходів з реформування податкової системи України:

- спрощення адміністрування податків та зборів та збереження вже існуючих;

- адаптація українського податкового законодавства відповідно до норм ЄС та імплементація європейських підходів до організації податкової конкуренції;

- забезпечення стабільності у варіації ставок місцевих податків (зокрема, на 5 років) для того, щоб громади мали змогу здійснювати планування та прогнозування надходжень податків до регіону, тим самим за рахунок отриманих ресурсів впливати на зростання або скорочення обсягів виробництва;

- об'єднання заможних громад (з високими надходженнями на душу населення від ПДФО) з «бідними» сусідніми громадами;

- розширення дохідної частини місцевих бюджетів, зокрема шляхом збільшення нормативу зарахування до місцевих бюджетів податку на доходи фізичних осіб та закріплення за місцевими бюджетами податку на доходи фізичних осіб від оподаткування пасивних доходів відповідно до часток зарахування податку на доходи фізичних осіб;

- посилення податкостроможності громад шляхом зміни в системі оподаткування (зміни зарахування ПДФО до місцевих бюджетів за місцем проживання особи, а не за місцем її працевлаштування);

- коригування системи вирівнювання податкостроможності місцевих бюджетів (наразі діє горизонтальна система вирівнювання).

Запропоновані шляхи удосконалення податкової системи України, на нашу думку, мають сприяти сталому розвитку регіонів та громад України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Варналій З.С. Вплив податкових канікул на конкурентоспроможність національної економіки: світовий досвід та Україна // Теоретичні та прикладні питання економіки. Вип. 23. URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/tpe/2010_23/Zb23_02.pdf.
2. Harberger A. Taxation and Welfare [I faree are Welfareed W Harberger. Chicago: Midway reprint, Little, Brown, 1974. 305 p. URL: <http://www.econ.ucla.edu/harberger/TaxAndWelfareIntro.pdf>.
3. Матеріали Центрального офісу реформ при Мінрегіоні. Інтернет – ресурс. URL: <https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/369/2019.pdf>
4. Місцеві бюджети: експерти проаналізували результати 9 місяців 2019 року. Інтернет - ресурс «Громадський простір». URL: <https://www.prostir.ua/?news=mistsevi-byudzhety-eksperty-proanalizuvaly-rezultaty-9-misyatsiv-2019-roku> Моніторинг процесу децентралізації влади та реформування місцевого самоврядування станом на 10 січня 2020 року. Міністерство розвитку громад та територій. С.18-19. URL: <https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/526/10.01.2020.pdf>.
5. Моніторинг процесу децентралізації влади та реформування місцевого самоврядування станом на 10 січня 2018 року. Міністерство розвитку громад та територій. С.16-17. URL: <https://www.slideshare.net/Decentralizationgovua/10-2018-86170006>
6. Моніторинг процесу децентралізації влади та реформування місцевого самоврядування станом на 10 січня 2019 року. Міністерство розвитку громад та територій. С.22. URL: <https://storage.decentralization.gov.ua/uploads/library/file/359/10.01.2019.pdf>
7. Моніторинг процесу децентралізації влади та реформування місцевого самоврядування станом на 10 січня 2020 року. Міністерство розвитку громад та територій. С.20. URL: <https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/526/10.01.2020.pdf>.
8. Аналітичний портал «Слово і діло». Держбюджет – 2020, яке фінансування отримають регіони. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2019/12/18/infografika/finansy/derzhbyudzhets-2020-yake-finansuvannya-otrymayut-rehiony>.
9. Експерти проаналізували бюджети 806 ОТГ за I півріччя 2019 року. URL: <https://decentralization.gov.ua/news/11434>
10. Актуальні напрями реформування вітчизняної податкової системи. ГО «Інститут податкових реформ». URL: <https://ngoipr.org.ua/news/aktualni-napryamy-reformuvannya-vitchyznianoyi-podatkovoyi-systemy/>
11. Лайко О.І. Податкові важелі підтримки соціально-економічного розвитку територіальних громад. Економічний журнал Одеського політехнічного університету. №2 (2). 2017. С.26-32. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ejoru_2017_2_7.
12. Common Consolidated Corporate Tax Base (CCCTB). – Режим доступу: http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/company_tax/common_tax_base/index_en.htm.
13. Міністерство розвитку громад та територій України. Проект Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2027 року. URL: <http://www.minregion.gov.ua/base-law/grom-convers/elektronni-konsultatsiyi-z-gromadskisty/proekt-postanovi-kabinetu-ministriv-ukrayini-pro-zatverdzhennya-derzhavnoyi-strategiyi-regionalnogo-rozvitku-na-period-do-2027-roku/>
14. Звіт Рахункової Палати України про результати аудиту ефективності використання коштів державного фонду регіонального розвитку. Затверджено рішенням Рахункової палати від 26.03.2019 № 7-1. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/7-1_2019/Zvit_7-1_2019.pdf

БАХУР Н.В.*

* Главный консультант сектора региональных стратегий центра региональных исследований, Национальный институт стратегических исследований, e-mail: Nadin_B@ukr.net

НАЛОГОВОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ КАК ФИНАНСОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВ И РЕГИОНОВ

В статье исследованы тенденции структурных изменений в формировании доходов бюджетов разных уровней, связанных с процессами финансовой децентрализации и определены важные направления налогового стимулирования социально-экономического развития общин и регионов Украины. Налоги - один из весомых финансовых инструментов обеспечения устойчивого социально-экономического развития

общин и регионов. Бюджетная и налоговая политика являются инструментами развития региональной экономической системы. Стабильное местное экономическое развитие можно обеспечить при условии усовершенствования налоговой системы. Доходы местных бюджетов являются основным и стабильным источником местного экономического развития, а их наращивание является важным вопросом, поскольку эти средства могут служить стимулом для активизации инвестиционной деятельности в регионах. **Цели.** Цель статьи - исследовать тенденции развития налоговой системы в условиях финансовой децентрализации и определить финансовые механизмы и средства стимулирования устойчивого социально-экономического развития общин и регионов Украины. **Методика.** В процессе исследования был использован эмпирически теоретический метод, основанный на анализе статистических исследований, синтезе социально-экономического состояния территориального развития и развития общин. **Результаты.** Для достижения высокого уровня устойчивого развития регионов Украины предложено набор инструментов стимулирования развития местного самоуправления.

Ключевые слова: налоги, местные бюджеты, доходы, регионы, общины, децентрализация

BAKHUR NADIYA

* Chief consultant Sector of Regional Strategies Center for Regional Studies, The National Institute for Strategic Studies, 18/7, 01133, Almazov Str., Kyiv, Ukraine, e-mail: Nadin_B@ukr.net

TAX STIMULATION AS A FINANCIAL INSTRUMENT FOR SUSTAINABLE SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF HROMADAS AND REGIONS

The article examines the tendencies of structural changes in the formation of budget revenues of different levels related to the processes of financial decentralization and identifies important areas of tax stimulation of social and economic development of hromadas (local communities) and regions in Ukraine.

Taxes are the major financial instruments for ensuring the sustainable social and economic development of hromadas and regions. Budget and tax policies are tools for developing the regional economic system. Stable local economic development can be ensured if the tax system is improved. Local budget revenues are the major and stable source of local economic development, and their growth is an important issue, as these funds can serve as an incentive to stimulate investment in the regions. **Goal.** The purpose of the article is to investigate the trends of tax system development in the conditions of financial decentralization and to identify financial mechanisms and means of stimulating sustainable social and economic development of communities and regions of Ukraine. **Method.** The study uses an empirically theoretical method based on the analysis of statistical data, synthesis of social and economic status of territorial development and community development. **Results.** To achieve a high level of sustainable development of the regions of Ukraine, a set of tools for stimulating the development of local self-government is proposed.

Keywords: taxes, local budgets, revenues, regions, hromada (community), decentralization.

REFERENCES

1. Varnaliy, Z.S. Vplyv podatkovykh kanikul na konkurentospromozhnist natsionalnoyi ekonomiky: svitovy dosvid ta Ukrayina [The impact of tax holidays in the competitiveness of the national economy and world experience of Ukraine]. Teoretychni ta prykladni pytannya ekonomiky – Theoretical and applied economic issues. vol. 23. Retrieved from http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/tpe/2010_23/Zb23_02.pdf [in Ukrainian].
2. Harberger, A. (1974). Taxation and Welfare. Chicago: Midway reprint, Little, Brown. Retrieved from <http://www.econ.ucla.edu/harberger/TaxAndWelfareIntro.pdf> [in English].
3. Materialy Tsentral'noho ofisu reform pry Minrehioni. Internet – resurs. URL: <https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/369/2019.pdf>
4. Mistsevi byudzhety: eksperty proanalizuvaly rezul'taty 9 misyatsiv 2019 roku. Internet - resurs «Hromads'kyiprostir». Retrieved from <https://www.prostir.ua/?news=mistsevi-byudzhety-eksperty-proanalizuvaly-rezultaty-9-misyatsiv-2019-roku>.
5. Monitorynh protsesu detsentralizatsiyi vlady ta reformvannya mistsevoho samovryaduvannya stanom na 10 sichnya 2018 roku. Ministerstvo rozvytku hromad ta terytoriy. pp.16-17. Retrieved from <https://www.slideshare.net/Decentralizationgovua/10-2018-86170006>
6. Monitorynh protsesu detsentralizatsiyi vlady ta reformuvannya mistsevoho samovryaduvannya stanom na 10

- sichnya 2019 roku. Ministerstvo rozvytku hromad ta terytoriy. pp.22. Retrieved from <https://storage.decentralization.gov.ua/uploads/library/file/359/10.01.2019.pdf>
7. Monitorynh protsesu detsentralizatsiyi vlady ta reformuvannya mistsevoho samovryaduvannya stanom na 10 sichnya 2020 roku. Ministerstvo rozvytku hromad ta terytoriy. pp.20. Retrieved from <https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/526/10.01.2020.pdf>.
8. Analitychnyy portal «Slovo i dilo». Derzhbyudzheth – 2020, yake finansuvannya otrymayut' rehiony. Retrieved from <https://www.slovoidilo.ua/2019/12/18/infografika/finansy/derzhbyudzheth-2020-yake-finansuvannya-otrymayut-rehiony>.
9. Eksperty proanalizuvaly byudzhety 806 OTH za I pivrichchya 2019 roku. Retrieved from <https://decentralization.gov.ua/news/11434>.
10. Aktual'ni napryamy reformuvannya vitchyznyanoyi podatkovoyi systemy. HO «Instytut podatkovykh reform». Retrieved from <https://ngoipr.org.ua/news/aktualni-napryamy-reformuvannya-vitchyznyanoyi-podatkovoyi-systemy/>. Internetresurs. Retrieved from <https://files.taxfoundation.org/20171030112339/TaxFoundation-ITCI-2017.pdf>.
11. Layko O.I. (2017). Podatkovi vazheli pidtrymky sotsial'no-ekonomichnoho rozvytku terytorial'nykh hromad. Ekonomichnyy zhurnal Odes'koho politekhnichnoho universytetu. vol. 2, pp.26-32. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/ejopu_2017_2_7.
12. Common Consolidated Corporate Tax Base (CCCTB). Retrieved from http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/company_tax/common_tax_base/index_en.htm [in English].
13. Ministerstvo rozvtku hromad ta terytoriy Ukrayiny. Proekt Derzhavnoyi stratehiyi rehional'noho rozvytku na period do 2027 roku. Retrieved from <http://www.minregion.gov.ua/base-law/grom-convers/elektronni-konsultatsiyi-z-gromadskistyuu/proekt-postanovi-kabinetu-ministriv-ukrayini-pro-zatverdzhennya-derzhavnoyi-strategiyi-regionalnogo-rozvitku-na-period-do-2027-roku/>
14. Zvit Rakhunkovoyi Palaty Ukrayiny pro rezul'taty audytuefektyvnostiv vykorystannyakoshtiv derzhavnohofondurehional'nohorozvytku. (26.03.2019), vol. 7-1. Retrieved from https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/7-1_2019/Zvit_7-1_2019.pdf

Стаття надійшла до редакції: 28.04.2020

Received: 28 April 2020

УДК 339.5

АЛИЕВ ВУГАР ИСМАИЛ ОГЛЫ*

* кандидат экономических наук, доцент, Бакинский Государственный Университет, AZ 1073, Азербайджан, г. Баку, Пр-т Иншаатчылар 2, e-mail: vuqar.dgk@gmail.com

ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ ВОСТОЧНОЙ АЗИИ: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

В статье рассматривается экономическая интеграция в Восточной Азии и роль таможенного регулирования в этом процессе. Исследование в значительной степени теоретическое, но также относится к эмпирическим данным. Автор утверждает, что различные инициативы, предпринятые на сегодняшний день в целях содействия экономической интеграции, представляют собой только один аспект этого вопроса, и следует также обратить внимание на концепцию Восточноазиатского таможенного союза. Основанием для создания такого союза является функциональное сотрудничество связанным с таможенным регулированием. Таможенное сотрудничество могло бы стать основой для более глубокой экономической интеграции Восточной Азии с точки зрения предоставления региональных общественных благ. Это может повлиять на другие секторы экономики, такие как окружающая среда и финансы, а также политические и даже институциональные сферы.

Более глубокая экономическая интеграция в Восточной Азии могла и должна исходить из областей функционального сотрудничества с целью предоставления региональных общественных благ для стран Восточной Азии. В контексте неадекватного снабжения международными общественными благами региональные страны будут все более распространяться на поставки, финансирование и управление дополнительными общественными благами в интересах региона. Региональный режим мог бы решить потенциальную проблему «свободных гонщиков» путем обеспечения того, чтобы страны разделяли расходы на предоставление региональных общественных благ. Эта стратегия также будет привлекательной для стран Восточной Азии.

Учитывая особые и важные обязанности таможенных администраций, таможенное регулирование может и должна играть ключевую роль в предоставлении региональных общественных благ для содействия функциональному сотрудничеству в целях углубления экономической интеграции. В Восточной Азии, посредством регионального таможенного сотрудничества, таможня может предоставлять региональные общественные блага с точки зрения региональной безопасности, либерализации торговли, охраны здоровья населения и окружающей среды, а также оказания помощи при бедствиях и т.д. Появляется второй уровень экономической интеграции - таможенный союз наиболее подходящий следующий шаг для Восточной Азии.

Ключевые слова: таможня; экономическая интеграция; Восточная Азия; таможенный союз; таможенное сотрудничество; соглашения о свободной торговле; АСЕАН, общий рынок; экономический союз

Постановка проблемы

Процесс интеграции Европейского союза (ЕС) и успешное начало Североамериканского соглашения о свободной торговле (НАФТА) заставили страны Восточной Азии опасаться, что эти два гигантских экономических блока могут доминировать в процессе нормотворчества в рамках глобальной торговой системы, одновременно снижая важность Восточной Азии на многосторонних переговорах [5, 12-13]. Принимая во внимание, что Восточная Азия не так экономически сильна, как североамериканские или европейские союзы, тем не менее есть многообещающие признаки того, что

дальнейший прогресс приведет регион к одинаково доминирующему статусу. Среди регионов мира Восточная Азия взяла на себя обязательство по экономической интеграции после финансового кризиса 1997 года. По данным Всемирной торговой организации (ВТО), по состоянию на 15 января 2012 года страны Восточной Азии заключили в общей сложности 81 региональных торговых договоров (РТД), хотя и на разных этапах переговоров. Архитектура регионального сотрудничества является широкой (например, макроэкономика, доступ на рынки, безопасность, культура) и включает в себя широкий круг стран-партнеров.

Анализ последних исследований и публикаций

Вопросы экономической интеграции в целом и проблемы таможенного сотрудничества среди стран Восточной Азии, в частности, рассматривались в последнее время такими зарубежными специалистами, как В. Balassa, Р. Gugler, J. Chaisse, Н. Loewen, А. Zorob, М. Kakali, Р. J. Thomassin, R. Li, D. Widdowson, Н. Yoshimatsu и др.

Формулировка целей статьи

Исследование экономической интеграции в Восточной Азии и роль таможенного регулирования в этом процессе.

Изложение основного материала

Региональная интеграция - это стремление, которое может быть чрезвычайно широким по своему охвату, поскольку оно затрагивает ряд областей и включает в себя множество проблем. Принимая во внимание длительный процесс формирования Европейского союза в качестве примера, очевидно, что полная интеграция Восточной Азии - это очень амбициозный проект, который, вероятно, займет много лет или десятилетий, чтобы полностью быть реализованным. Цель этой статьи продемонстрировать, что обеспечение региональных общественных благ таможенной принесет пользу региональной интеграции и, кроме того, что таможенное сотрудничество может эффективно способствовать функциональному сотрудничеству в Восточной Азии. Как только функциональное сотрудничество будет создано в различных областях, следующим шагом в этом процессе, вероятно, станет создание таможенного союза (то есть второго уровня экономической интеграции). В целом, международная экономическая интеграция связана с дискриминационным устранением препятствий в торговле между участвующими или государствами-членами и установлением определенного уровня сотрудничества или координации. Уровень сотрудничества полностью зависит от реальной формы интеграции. Согласно Б.Балашше, экономическая интеграция принимает четыре формы, которые представляют собой разную степень интеграции. Это: зона свободной торговли; таможенный союз; общий рынок и экономический союз [2, 74]. Анализируя эти

этапы в контексте Восточной Азии, финансовое сотрудничество, происходящее в регионе, предполагает, что Восточная Азия пытается перейти от зоны свободной торговли к экономическому союзу без первоначального внедрения таможенного союза, а затем и общего рынка.

Экономическая интеграция распространилась по всему миру. Страны Восточной Азии активно заключают соглашения о свободной торговле (ССТ) уже более десяти лет. Помимо региональных инициатив, эти страны также установили партнерские отношения с межрегиональными государствами. Это привело к тому, что чаша лапши перекрывала правила происхождения, которые могут серьезно препятствовать либерализации торговли. Возможно, согласование этих правил представляет собой один из самых важных шагов в углублении интеграции. Торговый ландшафт Восточной Азии напоминает чашу с лапшой двусторонних и многосторонних торговых соглашений, коалиций, официальных и неофициальных усилий по сотрудничеству, форумов и диалогов. С каждым годом, который проходит, пряди лапши размножаются по мере того, как страны заключают все больше соглашений. Экономическая интеграция в Восточной Азии характеризуется как «скачкообразное развитие». Трудно использовать теорию Балассы для объяснения процесса экономической интеграции в Восточной Азии, поскольку регион не шаг за шагом начал экономическую интеграцию. До финансового кризиса 1997 года экономическое сотрудничество в Восточной Азии было сосредоточено на торговле и инвестициях. Кризис привел к увеличению призывов к региональному сотрудничеству в финансовой сфере. Азиатский Банк Развития решительно заявил, что региональная интеграция имеет важное значение для создания более устойчивых экономик и что азиатский финансовый механизм обеспечит более своевременную и улучшенную поддержку[1,33].

Следовательно, из кризиса возник ряд финансовых механизмов и инициатив, в том числе Инициатива Чианг Маи (СМІ)[6, 198-204], система двусторонних соглашений о валютном свопе. Иными словами, региональная интеграция Восточной Азии началась с валютного и финансового сотрудничества, а не торгового сотрудничества. Этот уровень

интеграции обычно характеризует экономический союз и считается чрезмерно амбициозной программой для Восточной Азии

Экономическая интеграция путем «скачкообразного развития», вероятно, может решить временные кризисы, но она не может создать стабильный механизм регионального сотрудничества. В настоящее время Восточная Азия добилась определенного прогресса в финансовом сотрудничестве, но мотивация Восточной Азии заключается в том, чтобы бороться с финансовыми кризисами, избегая экономических потерь, вызванных большими колебаниями обменных курсов стран-членов. В настоящее время нереально создать азиатский валютный союз; без свободной торговли или общего рынка в Восточной Азии не будет спроса на механизм обменного курса и единую валюту в этом районе.

Теоретически, денежно-кредитное и финансовое сотрудничество основано на торговом сотрудничестве. В результате финансовое сотрудничество в Восточной Азии не может просто сосредоточиться на предотвращении финансовых кризисов, но также должно ускорить процесс создания зон свободной торговли и таможенного союза для содействия финансовому сотрудничеству. Иными словами, Восточная Азия все еще находится на начальном этапе экономической интеграции, несмотря на то, что она уже установила степень финансового сотрудничества.

Существует настоятельная необходимость более глубокой интеграции Восточной Азии. Несмотря на это, в регионе существует множество проблем, которые могут препятствовать ее будущему развитию. ССТ распространены в Восточной Азии. Это распространение станет основой экономической интеграции региона, с одной стороны, а также приведет к «синдрому чашки спагетти (или лапши)» из-за сочетания различных правил (например, правил происхождения), с другой стороны. Кроме того, потребность в многих процедурах и документах, а также таможенное оформление на границах потребуют много времени и средств, что приведет к высоким затратам на сотрудничество.

Помимо шара из лапши с перекрывающимися правилами происхождения, будет еще много других вопросов, которые необходимо решить, прежде

чем будет достигнута дальнейшая экономическая интеграция. Первой фундаментальной проблемой, стоящей перед странами Восточной Азии, является разнообразие, с точки зрения экономического размера, населения, культуры, религии и языка. Это может служить преимуществом в том, что всевозможные ресурсы могут быть объединены для содействия более глубокой взаимозависимой интеграции и недостатка в том, что каждая разница может представлять собой потенциальный барьер для региональной экономической интеграции. Важнейшим элементом будущего интеграционного процесса является сбалансированность различных потребностей отдельных стран и потребностей в общем процессе интеграции.

Во-вторых, расширение членского состава является проблемой, которую трудно решать с учетом условий, существующих в разных странах. В-третьих, внешние общие условия безопасности не могут стать объединяющим фактором для Восточной Азии. Скорее, страны этого региона сталкиваются с различными проблемами национальной безопасности, которые зависят от их географического положения и обстоятельств.

Наконец, влияние США является ключевым политическим вопросом в процессе экономической интеграции. Главный вопрос заключается в том, следует ли исключать власть США в этом регионе или нет. Большинство восточноазиатских лидеров выступают за исключение. Первый саммит в Восточной Азии ограничил членство в странах региона Восточной Азии и цель экономической интеграции для создания сообщества Восточной Азии. Однако США использует Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС) в качестве платформы для либерализации своих привилегированных секторов в странах Восточной Азии и усиления конкуренции с Китаем. Следует ли включать или исключать силу США, остается ключевым вопросом среди стран Восточной Азии.

Исходя из вышеприведенного анализа, ключевым моментом в переговорах по дальнейшей экономической интеграции является устранение барьеров между странами Восточной Азии. Несомненно, интеграционный процесс в Восточной Азии сложнее, чем в других регионах мира. Многие проблемы, препятствующие развитию Восточной Азии, связаны с таможенными вопросами. Многие

районы региона страдают от чрезмерного контроля и неэффективности таможенных процедур в сочетании с монополией поставщиков услуг в ключевых точках входа в стран-импортеров. Например, сложность классификации, оценки, процедур оформления и результирующих диспутами создают препятствия торговле в странах АСЕАН [3, 103]. Следовательно, необходимо уточнить, что таможенные органы должны сделать, чтобы устранить барьеры между странами Восточной Азии в целях содействия дальнейшему экономическому развитию Восточной Азии.

Восточная Азия не чужд концепции экономической интеграции; различные призывы в прошлом для более широкого сотрудничества привели к разным встречам на высшем уровне, экономическим партнерствам и инициативам. Восточная Азия уже может похвастаться рядом примеров функционального сотрудничества в области сельского хозяйства (2001 год), туризма (2002 год), окружающей среды (2002 год), энергетики (2004 год), телекоммуникаций и информационных технологий (2004 год); однако все эти усилия недостаточны [8, 201].

Однако в контексте этой статьи вопрос заключается в том, что должна делать таможня для содействия функциональному сотрудничеству в свете особых ролей, которые она выполняет на разных уровнях. Крайне важно, чтобы Восточная Азия создала опорные точки посредством функционального перераспределения, обеспечения и потребления региональных общественных благ. Ниже разъясняется роль таможенного регулирования в этом отношении на региональном и национальном уровнях.

Что касается роли таможенного регулирования на региональном уровне, то ССТ представляют собой важный пример. В большинстве ССТ содержится глава, касающаяся таможенных процедур и упрощения процедур торговли. Существует такая глава в ССТ, заключенная между государствами-членами АСЕАН, которая включает в себя таможенные процедуры и надзор, управление рисками, использование ИТ, пост-аудит и т.д.

Роль таможенного регулирования на национальном уровне может быть объяснена на примере таможни Китая. Этот таможенный орган обладает четырьмя традиционными функциями: надзор, статистика, сбор пошлин и

борьба с контрабандой. Кроме того, другие конкретные обязанности таможни Китая включают в себя надзор и управление операциями с облигациями; контроль на основе аудита и защита прав интеллектуальной собственности. Более того, таможня Китая также несет некоторые нетрадиционные функции в эпоху глобализации (например, защита социального обеспечения и борьба с терроризмом).

Учитывая многомерный характер таможенных задач, между таможенными органами в странах Восточной Азии существует высокое межведомственное сотрудничество. Например, в 2003 году было начато таможенное сотрудничество между Китаем и АСЕАН. С тех пор обе стороны создали регулярный механизм консультаций на уровне министров и механизм консультаций экспертных таможенных координационных комитетов. По состоянию на 2011 год было проведено девять консультативных сессий таможенных директоров Китая и АСЕАН. Заседание таможенных начальников Китая, Японии и Республика Корея в 2007 году, стало важной платформой для трех таможенных органов для укрепления их координации и сотрудничества в региональных делах. На четвертом совещании глав таможенных органов в ноябре 2011 года был принят пересмотренный План действий Трехстороннего таможенного сотрудничества, в котором намечено будущее трехстороннее таможенное сотрудничество. Трехстороннее совещание руководителей таможни поддерживается четырьмя рабочими группами: защита прав интеллектуальной собственности, таможенное правоприменение и разведка, уполномоченный экономический оператор (УЭО) и таможенные процедуры [9].

Эти три страны также предприняли эффективные шаги для развития сотрудничества в области взаимного признания УЭО. Таможенные органы Китая и Республика Корея подписали План действий по взаимному признанию УЭО, который, как ожидается, приведет к формированию соглашения о взаимном признании УЭО между Китаем и Республика Корея в 2013 году. Таможенные органы Китая и Японии также разработали дорожную карту для взаимного признания УЭО [10]. В отношении гармонизации таможенных процедур три страны приняли План работы по совершенствованию таможенных процедур и

определили приоритеты и цели рабочей группы таможенных процедур. Таможенные органы трех стран также добились тесного и эффективного сотрудничества в области развития людских ресурсов. В частности, Генеральная администрация таможни Китая подписала меморандумы о сотрудничестве в области развития людских ресурсов со своими партнерами в Японии и Республике Корея, тем самым заложив прочную основу для содействия сотрудничеству с этими странами.

В целом таможенные органы этих трех стран провели углубленный обмен мнениями по вопросам региональной безопасности и упрощения процедур торговли, защиты прав интеллектуальной собственности, сотрудничества правоохранительных органов и развития людских ресурсов на совещании глав таможенных органов. Это не только способствовало здоровому росту их собственных экономик (и региональной экономики в целом), но и послужило хорошим примером для таможенного сотрудничества в других частях Восточной Азии. В результате огромного шока глобального финансового кризиса таможенное сотрудничество между странами Восточной Азии достигло значительного прогресса, и их тесное экономическое сотрудничество может сыграть определенную роль в предоставлении региональных общественных благ и стимулировании региональной интеграции. Ниже объясняется, как таможенное сотрудничество может предоставлять региональные общественные блага в таких областях, как безопасность границ и транснациональная преступность, либерализация торговли и механизмы свободной торговли, сбор доходов и управление грузами, здравоохранение и охрана окружающей среды, стихийные бедствия и т.д. Региональная безопасность. Глобализация и терроризм бросают вызов самому понятию границы. До террористического нападения на 11 сентября 2001 года главной проблемой мировых экономистов было открытие границ и содействие торговле. Этот террористический акт значительно повысил осведомленность о необходимости того, чтобы таможня играла более значимую роль в защите общества от различных угроз [7, 31].

Требования безопасности границ в современной международной обстановке становятся важной проблемой для таможенного

регулирования. Необходимость повышения глобальной безопасности на морском и авиационном транспорте означает, что таможенное регулирование, вероятно, будет играть более значительную роль в этих областях, чем это традиционно имело место. В ноябре 2002 года лидеры Китая и АСЕАН подписали «Совместную декларацию о сотрудничестве в области нетрадиционной безопасности для обеспечения региональной безопасности».

Либерализация торговли и ССТ. Члены ВТО привержены многосторонней торговой системе и продвигают Дохийский раунд торговых переговоров. В то же время некоторые из них проводят либерализацию торговли посредством двусторонних, многосторонних и региональных соглашений о свободной торговле. Таможенное регулирование играет важную роль в поддержке переговоров ВТО по Соглашению об упрощении процедур торговли, а также в развитии национальных позиций в переговорах по ССТ. Таможенное дело лучше всего подходит для решения проблем, связанных с таможенными вопросами, и подготовки соответствующих проектов. Однако все более разные способы управления общими вопросами в рамках ССТ (например, применение правил происхождения) могут создавать проблемы для таможенных служб в будущем.

Общественное здравоохранение и охрана окружающей среды. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) считает, что мир ближе к пандемии гриппа, чем в любое время с 1968 года. События с января 2004 года, затрагивающие здоровье людей и животных (включая птичий грипп), дали миру беспрецедентное предупреждение о потенциальной пандемии, ВОЗ заявляет, что для всех стран разумно принимать или интенсифицировать меры предосторожности в срочном порядке. Во многих странах таможня будет частью «линии фронта» в борьбе с угрозами национальному здоровью.

Помощь при бедствиях. Цунами в Юго-Восточной Азии показало важность таможенного оформления грузов гуманитарной помощи. Поскольку глобальное потепление и рост населения продолжают, такие события могут возникать все чаще. Улучшение роли таможенного регулирования в оказании помощи при бедствиях может стать важным вопросом в будущем.

Одним словом, таможенное регулирование играет важную роль в реализации целого ряда

критически важных правительственных политик и способствует достижению ряда целей развития. С этой целью он должен повысить свою эффективность и эффективность в плане контроля за соблюдением правил торговли, защиты общества, сбора доходов, содействия торговле и обеспечения международной торговли. Это будет способствовать экономическому и социальному благосостоянию наций и более глубокой экономической интеграции в Восточной Азии. Основным направлением экономического сотрудничества в Восточной Азии стало продвижение финансового регионализма. Однако, хотя экономическая интеграция в Восточной Азии идет полным ходом, еще предстоит пройти долгий путь: нынешние политические проблемы в регионе слишком широки и интенсивны, чтобы много размышлять о создании формы интеграции второго уровня. Соответственно, создание таможенного союза, который отменяет внутренние барьеры и устанавливает общий внешний тариф, скорее всего, станет следующим шагом для Восточной Азии. Это не исключает создания общего рынка Восточной Азии (аналогичного ЕС), который в конечном итоге может превратиться в полномасштабный экономический союз.

Эта точка зрения поддерживается тремя важными проектами: Инициатива Чианг Мая, Инициатива Азиатского рынка облигаций и инициатива Азиатской валютной единицы [4, 10-14]. Однако эти проекты не обязательно означают, что Восточная Азия уже достигла третьего уровня экономической интеграции и находится в процессе формирования экономического союза. Несомненно, Восточная Азия может извлечь уроки из опыта НАФТА и ЕС. Поскольку этот регион уникален во многих отношениях, таможенный союз должен быть адаптирован к конкретным потребностям Восточной Азии. С точки зрения автора, Восточно-Азиатский таможенный союз призван повысить конкурентоспособность компаний, ведущих бизнес в Восточной Азии и за рубежом, сократить расходы на соблюдение и улучшить региональную безопасность в Восточной Азии путем предоставления централизованной таможенной службы, которая подчеркивает единообразие и модернизацию. Возможные функции будущего Восточно-Азиатского таможенного союза. Профиль таможни поднимается в

правительственных кругах и на международном уровне. Всемирная таможенная организация уже отметила, что эффективная и этичная таможенная администрация может внести существенный вклад в эффективную мобилизацию доходов, помочь правительствам облегчить торговлю и инвестиции и повысить уверенность в качестве и целостности государственных учреждений.

Выводы

Таможня все чаще играет ведущую роль в экономической интеграции, и акцент на таможенных вопросах на международных форумах повысил общую осведомленность о важности функции таможенных органов в правительстве. Учитывая реальный процесс регионального сотрудничества в Восточной Азии, таможня несет ответственность за задачи обеспечения региональных общественных благ, обеспечения таможенного сотрудничества, а также охватывает большинство областей функционального сотрудничества. Поэтому необходимо создать постоянный комитет таможенного сотрудничества, и это именно то, что предлагает второй этап интеграции в форме таможенного союза. Таможенное сотрудничество можно рассматривать как прорыв в восточноазиатском региональном сотрудничестве.

Нет сомнений в том, что правильно разработанный и эффективный таможенный союз может внести важный вклад в экономическую интеграцию на региональном уровне. Функции будущего Восточно-Азиатского таможенного союза будут направлены на: (1) одобрение таможенного союза как важной части защиты внешних границ Восточной Азии; (2) облегчить трансграничные операции; (3) поощрять изменения в налоговых системах, которые поддерживают общие цели, конкурентоспособность и развитие; (4) эффективно реагировать на международные вызовы, связанные с таможенной и налоговой политикой; (5) способствовать более тесному сотрудничеству между государствами-членами в борьбе с таможенными и налоговыми правонарушениями; и (6) содействовать регулярному и открытому диалогу с заинтересованными сторонами в отношении политики и программ в ответ на давление глобальной торговли и глобализации.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Asian Development Bank (ADB) 2008. Emerging Asian regionalism: a partnership for shared prosperity, ADB, Manila. p. 33.
2. Balassa B. The theory of economic integration. Richard D Irwin, Homewood, IL. 1961, p. 74.
3. Gugler P., Chaisse J. Competitiveness of the ASEAN countries: corporate and regulatory drivers, Edward Elgar, UK, p. 103. p. 103-29.
4. Howard Loewen, Anja Zorob. Initiatives of Regional Integration in Asia in Comparative Perspective: Concepts, Contents and Prospects. Springer, 2017, p. 10-14. 210 p.
5. Mukhopadhyay Kakali, Paul J. Thomassin. Economic and Environmental Impact of Free Trade in East and South East Asia. Springer Science & Business Media, 2010, p. 12-13. 209 p.
6. Ruogu Li. Reform of the International Monetary System and Internationalization of the Renminbi. World Scientific, 2016, P. 198-204. 316 p.
7. Widdowson D. The changing role of Customs: evolution or revolution?. World Customs Journal, vol. 1, no. 1, 2007, p. 31. p. 31-37.
8. Yoshimatsu H. Political leadership, informality, and regional integration in East Asia: the evolution of ASEAN Plus Three', European Journal of East Asian Studies, vol. 4, no. 2, 2005, p. 2012. p. 205-32.
9. URL : https://www.mof.go.jp/customs_tariff/.../ka20171130be.pdf.
10. URL : http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2012-05/11/content_15270834.htm.

АЛІЄВ ВУГАР ІСМАІЛ ОГЛІ*

* Кандидат економічних наук, доцент, Бакинський державний університет, AZ 1073, Азербайджан, м. Баку, Пр-т Іншаатчилар 2, e-mail: vuqar.dgk@gmail.com

МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ У ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ СХІДНОЇ АЗІЇ: АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ

У статті розглядається економічна інтеграція в Східній Азії і роль митного регулювання в цьому процесі. Дослідження в значній мірі теоретичне, але також відноситься до емпіричних даних. Автор стверджує, що різні ініціативи, вжиті на сьогоднішній день з метою сприяння економічній інтеграції, є тільки один аспект цього питання, і слід також звернути увагу на концепцію Східноазійського митного союзу. Підставою для створення такого союзу є функціональне співробітництво пов'язаним з митним регулюванням. Митне співробітництво могло б стати основою для більш глибокої економічної інтеграції Східної Азії з точки зору надання регіональних громадських благ. Це може вплинути на інші сектори економіки, такі як навколишнє середовище і фінанси, а також політичні та навіть інституціональні сфери.

Більш глибока економічна інтеграція в Східній Азії могла і повинна виходити з областей функціонального співробітництва з метою надання регіональних громадських благ для країн Східної Азії. В контексті неадекватного постачання міжнародними громадськими благами регіональні країни будуть все більш поширюватися на поставки, фінансування та управління додатковими громадськими благами в інтересах регіону. Регіональний режим миг би вирішити потенційну проблему «вільних гонщиків» шляхом забезпечення того, щоб країни поділяли витрати на надання регіональних громадських благ. Ця стратегія також буде привабливою для країн Східної Азії.

З огляду на особливі і важливі обов'язки митних адміністрацій, митне регулювання може і повинна відігравати ключову роль в наданні регіональних громадських благ для сприяння функціональному співпраці з метою поглиблення економічної інтеграції. У Східній Азії, за допомогою регіонального митного співробітництва, митниця може надавати регіональні громадські блага з точки зору регіональної безпеки, лібералізації торгівлі, охорони здоров'я населення і навколишнього середовища, а також ліквідації наслідків катастроф і т.д. З'являється другий рівень економічної інтеграції - митний союз найбільш підходящий наступний крок для Східної Азії.

Ключевые слова: митниця; економічна інтеграція; Східна Азія; митний союз; митне співробітництво; угоди про вільну торгівлю; АСЕАН, загальний ринок; економічний союз

ALIEV VUGAR ISMAIL OGLY

* Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Baku State University, AZ 1073, Azerbaijan, Baku, Innaatchilar Ave. 2, e-mail: vuqar.dgk@gmail.com

CUSTOMS REGULATION IN THE ECONOMIC INTEGRATION OF EASTERN ASIA: ACTUAL PROBLEMS

This paper examines economic integration in East Asia and the role played by Customs. The study is largely theoretical but also refers to empirical data. The author asserts that the various initiatives undertaken to date to promote economic integration represent only one aspect of this issue, and attention should also be paid to the concept of the East Asian Customs Union. The basis for creating such an association is the functional cooperation related to customs regulation. Customs cooperation could become the basis for a deeper economic integration of East Asia in terms of providing regional public goods. This can affect other sectors of the economy, such as the environment and finance, as well as political and even institutional spheres.

Deeper economic integration in East Asia could and should start from areas of functional cooperation with the aim of providing regional public goods for East Asian countries. In the context of inadequate supply of international public goods, regional countries will increasingly apply to the supply, financing and management of additional public goods for the region. The regional regime could solve the potential problem of "free riders" by ensuring that countries share the costs of providing regional public goods. This strategy will also be attractive for East Asian countries.

Given the special and important responsibilities of customs administrations, Customs can and should play a key role in the provision of regional public goods to promote functional cooperation with the aim of deepening economic integration. In East Asia, through regional customs cooperation, customs can provide regional public goods in terms of regional security, trade liberalization, public health and the environment, as well as disaster relief, etc. The second level of economic integration, the customs union, appears the most appropriate next step for East Asia.

Keywords: customs; economic integration; East Asia; customs union; customs cooperation; free trade agreements; ASEAN; common market; economic union

REFERENCES

1. Asian Development Bank (ADB) 2008. Emerging Asian regionalism: a partnership for shared prosperity, ADB, Manila. p. 33.
2. Balassa B. The theory of economic integration. Richard D Irwin, Homewood, IL. 1961, p. 74.
3. Gugler P., Chaisse J. Competitiveness of the ASEAN countries: corporate and regulatory drivers, Edward Elgar, UK, p. 103. p. 103-29.
4. Howard Loewen, Anja Zorob (2017). Initiatives of Regional Integration in Asia in Comparative Perspective: Concepts, Contents and Prospects. Springer, p. 10-14.
5. Mukhopadhyay Kakali, Paul J. Thomassin (2010). Economic and Environmental Impact of Free Trade in East and South East Asia. Springer Science & Business Media, p. 12-13.
6. Ruogu Li (2016). Reform of the International Monetary System and Internationalization of the Renminbi. World Scientific, 198-204.
7. Widdowson D (2007). The changing role of Customs: evolution or revolution?. World Customs Journal, vol. 1, no. 1, p. 31-37.
8. Yoshimatsu H. (2005). Political leadership, informality, and regional integration in East Asia: the evolution of ASEAN Plus Three', European Journal of East Asian Studies, vol. 4, no. 2, p. 205-32.
9. URL : https://www.mof.go.jp/customs_tariff/.../ka20171130be.pdf.
10. URL : http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2012-05/11/content_15270834.htm.

Стаття надійшла до редакції: 01.04.2020

Received: 01 April 2020

УДК 656:658

СЕМЕНОВА С.М.*

* к.е.н., доцент, доцент кафедри обліку та оподаткування, Київський національний торговельно-економічний університет, e-mail: f430@ukr.net, s.semenova@knu.edu.ua, ORCID ID: 0000-0001-7250-7482, SCOPUS AUTHOR ID: 57014795700

САНАЦІЯ БАЛАНСУ ДЛЯ ПОКРАЩЕННЯ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА

Мета. Визначення ефективних напрямів та конкретних заходів санації балансу для покращення фінансового стану підприємства на основі практичної інформації про діяльність компанії та аналізу обчислених показників. **Методика.** Для вирішення поставлених завдань в роботі застосовано системний підхід, дедуктивний метод, порівняння, групування, узагальнення, методи економічного аналізу. **Результати.** Баланс підприємства є мірилом його фінансового стану на дату звітності. Заходи санації балансу можуть використовуватись не тільки в критичних ситуаціях, а й в умовах незадовільного фінансового стану, відхилення ключових коефіцієнтів від оптимальних нормативів, негативної динаміки, тривалої збитковості. Санація балансу спрямована покрити поточні збитки і усунути їх причини, відновити й зберегти ліквідність та платоспроможність підприємства, його фінансову стійкість, скоротити всі види заборгованостей, покращити структуру власного оборотного капіталу, сформувати фонди та резерви, які необхідні для того, щоб провести виробничі, технічні й організаційні заходи. **Наукова новизна.** Запропоновано розглядати заходи санації балансу у взаємозв'язку показників звітності з джерелами облікової інформації, які її формують. Необхідно комплексно розглядати мету санації балансу, яка полягає в оптимізації показників балансу та фінансових потоків підприємства, а не лише покращення платоспроможності для недопущення провадження у справі про банкрутство підприємства, запобігання ліквідації. **Практична значимість.** Охарактеризовано напрями та заходи санації балансу на прикладі підприємства, представлені аналітичні розрахунки, які побудовано на основі практичної інформації, висновки та пропозиції можуть бути використані не тільки на досліджуваному підприємстві, а й на аналогічних підприємствах в Україні.

Ключові слова: баланс, санація, фінансовий стан.

Постановка проблеми

Економічна ситуація в Україні хоч і покращується, але все ще залишається в кризовому стані. За даними Державної служби статистики України [1], за результатами роботи підприємств за січень-червень 2019 р., 25,6% від усієї сукупності працювали збитково, найбільше – у сільському господарстві (44,8%), у транспортній галузі (38,9%), у сфері мистецтва, спорту та відпочинку (36%), операцій з нерухомим майном (30%), професійної, наукової і технічної діяльності (30%). Негативним фактором залишається низький рівень платоспроможності суб'єктів господарювання, нестача коштів, висока вартість кредитних ресурсів, значні ризики та нестабільність економічного середовища в цілому. Все це вимагає вжиття дієвих заходів підвищення ефективності прийнятих рішень, оптимізації не тільки видів діяльності, а й наявних ресурсів та зобов'язань. Поряд з цим

посилення конкуренції, необхідність залучення інвестицій, отримання грантів та кредитів вимагають від підприємств адекватного представлення своєї фінансової стійкості, відображеної у звітності. При цьому потрібно враховувати вимоги чинного законодавства щодо ведення господарської діяльності [2], обов'язків ведення обліку, формування і представлення фінансової звітності, зокрема звіту про управління [3], безпосередньо методики складання форм звітності за міжнародними [4] та національними стандартами [5]. Також необхідно дотримуватись вимог законодавства щодо розрахунків з кредиторами, дотримання платіжної дисципліни для недопущення провадження у справі про банкрутство, достатності вартості чистих активів і зареєстрованого статутного капіталу [2]. Баланс є першою формою фінансової звітності, що відображає фінансовий стан компанії, його платоспроможність, ліквідність, фінансову

стійкість, тому у сучасних умовах для підприємств, які знаходяться у кризовому стані актуальним є застосування інструментів санації балансу для покращення фінансового стану.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питанням санації балансу й покращенню фінансового стану підприємств свою увагу приділяло багато вчених, економістів, аудиторів, консультантів. Економічну характеристику санації підприємства в контексті фінансової безпеки аграрних підприємств представлено в праці І.Ю. Гришової, І.П. Островської, А. Манкконела [6], які пропонують домінянти забезпечення фінансової стабілізації підприємств, наводять коефіцієнт ефективності санації, проте лише в теоретичному плані, без відповідних обчислень. Комплексно санацію з оцінкою фінансового стану підприємства розглядають М.І. Стегней, Г.Г. Білак та І.В. Лінтур [7], які характеризують підходи до визначення сутності санації, надають рекомендації основних заходів, однак відсутній взаємозв'язок заходів по фінансовій санації з показниками балансу та коефіцієнтами фінансового стану. Збалансовану систему показників у формуванні обліково-аналітичного забезпечення управління підприємством розкриває О.М. Шпірко [8], відображаючи джерела інформації, у тому числі облікової, для комплексної оцінки ефективності функціонування підприємства, також спираючись на консолідовану фінансову звітність [11]. Санацію балансу як метод антикризового менеджменту визначає Л.А. Хромушина [9], окреслюючи напрями санації активів балансу, де особлива увага приділяється факторингу і форфейтингу, санації капіталу й зобов'язань, що найбільше розкриває сутність санації балансу, проте без пояснення впливу кожного заходу на фінансовий стан. Обліковий аспект санації балансу досліджено В.А. Малишенко [10], з переліком пропозицій удосконалення бухгалтерського обліку, контролю і економічного аналізу при здійсненні процедури банкрутства та санації. Не зважаючи на наявність значної кількості публікацій, тема санації балансу з метою фінансового оздоровлення підприємства залишається не

достатньо розкритою через теоретичний характер досліджень та обмежену кількість практичних прикладів, розрахунків, аналізу і обґрунтування конкретних заходів санації балансу на основі практичної інформації реального підприємства.

Формулювання мети статті

Метою статті є визначення ефективних напрямів та конкретних заходів санації балансу для покращення фінансового стану підприємства на основі практичної інформації про діяльність компанії та аналізу обчислених показників.

Виклад основного матеріалу

Баланс підприємства є мірилом того фінансового стану, яке склалось на дату звітності. Вміння читати баланс означає спроможність бачити і оцінювати, на скільки підприємство є ліквідним, платоспроможним, фінансово стійким. Прийнята та використовується загальновідома методика розрахунку базових показників фінансового стану – так званий експрес-аналіз. Також є поглиблений комплексний аналіз фінансового стану компанії, проте за будь-якого підходу слід розуміти, на основі якої інформації формуються дані з балансу підприємства, що беруться для розрахунків. Тому коли мова йде про наявність кризових проявів фінансового стану, необхідність проведення санації балансу, важливо не тільки констатувати перелік заходів, а й мати розуміння яким чином ми впливаємо на ті чи інші показники.

Латинське походження терміну «санація» означає оздоровлення, зцілення, що пояснює спрямованість заходів. Першочергово санацію розглядають як засіб покращення платоспроможності для недопущення провадження у справі про банкрутство підприємства, запобігання ліквідації [7]. Варто погодитись з цим підходом, проте санацію необхідно розглядати більш комплексно. Заходи санації балансу можуть вживатись не тільки в критичних випадках, а й в умовах незадовільного фінансового стану, відхилення ключових коефіцієнтів від оптимальних нормативів, негативної динаміки, тривалої збитковості.

Під час санації проводяться фінансові, економічні, виробничі, технічні, організаційні та правові заходи, які спрямовані на те, щоб

досягти або відновити ліквідність, платоспроможність, прибутковість і конкурентоспроможність підприємства на тривалий час. Особливим пунктом в процедурі проведення санації є заходи, які мають фінансовий або економічний характер.

Фінансово-економічні заходи відображають характер фінансових відносин, які виникають під час мобілізації та використання внутрішніх і зовнішніх джерел санації підприємств. Ними можуть виступати кошти, які були отримані на умовах позикових або залучених ресурсів, на підставі повернення або безповоротній основі.

Головна мета фінансової санації полягає в оптимізації показників балансу та фінансових потоків підприємства. Санація балансу повинна: покрити поточні збитки і усунути (ліквідувати) їх причини; відновити або зберегти ліквідність і платоспроможність підприємства; скоротити всі види заборгованостей; поліпшити структуру оборотного капіталу; сформувати фонди фінансових ресурсів (резерви), які необхідні для того, щоб провести заходи виробничого, технічного і організаційного характерів.

Санація балансу, як правило, здійснюється в кілька етапів. Санаційні заходи, що володіють організаційним або правовим характером мають спрямованість на поліпшення організаційних структур підприємства, організаційних чи правових форм ведення бізнесу, поліпшення якості менеджменту, а також на те, щоб звільнити підприємство від виробничих структур, які не є продуктивними, поліпшити відносини між членами трудового колективу.

Що дає санація підприємству. Під час проведення процесу санації підприємств, боржник отримує фінансові кошти, які роблять можливим погашення його грошових зобов'язань перед контрагентами, зобов'язань зі сплати податкових платежів, а також відновлення платоспроможності. При цьому, до підприємства-боржника пред'являються певні вимоги. Підприємство-боржник: має запобігти непродуктивним витратам активів компанії, у випадку застосування фінансової реорганізації для санації (злиття, поглинання) обирати компанії, що мають реальний потенціал для досягнення успіхів у подальшій фінансовій та господарській діяльності у майбутньому; вживати заходи для того, щоб

вимоги кредиторів були максимально дотримані.

Розрізняють два види санації балансу підприємства, що залежить від рівня глибини кризи на підприємстві та умов надання допомоги ззовні, що обумовлюють використання наступних заходів: санація балансу з орієнтацією на реорганізацію заборгованості; санація зі зміною статусу підприємства.

Санація балансу з орієнтацією на реорганізацію заборгованості зберігає статус юридичної особи за компанією, який залишається незмінним. Такий вид санації застосовується для усунення неплатоспроможності підприємства. Він може бути здійснений тільки в тому випадку, якщо стан неплатоспроможності підприємство носить тимчасовий характер, а кризові явища не є системними. Тоді боргові зобов'язання підприємства будуть погашатися за рахунок коштів, що надходять з бюджету держави (якщо мова йде про санацію підприємства, що належить державі). Крім цього, комерційний банк, який обслуговує дане підприємство, може видати цьому підприємству цільовий банківський кредит. Такий кредит можуть видати після проведення аудиторської перевірки. Також допомога може надаватися з інших джерел (борг підприємства може бути переведений на іншу юридичну особу, яка бажає взяти участь в санації підприємства-боржника). Може застосовуватись продаж неліквідних активів, відмова від нерентабельних напрямів діяльності, скорочення ризикованих секторів щодо очікуваних фінансових результатів, зменшення статутного капіталу, інкасація заборгованості дебіторів, відстрочення боргових зобов'язань. Крім цього, виходячи з гарантій, встановлених санатором, підприємство може додатково випустити облигації або інший вид цінних паперів.

Другий вид санації зі зміною статусу підприємства-боржника означає здійснення процедури реорганізації, яка проводиться при кризовому стані підприємства. При проведенні такої санації обирається одна або кілька форм реорганізації, щоб досягти мети і здійснити необхідні заходи.

Розглянемо практичне застосування санації балансу для покращення фінансового стану підприємства на прикладі ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» (назву

компанії було змінено через використання внутрішньої інформації).

З метою оптимізації структури власного капіталу в межах проведення заходів санації балансу реалізують зменшення статутного (акціонерного зареєстрованого) капіталу для покриття суми накопчених збитків. Для цього визначають за даними балансу (звіту про фінансовий стан) ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» розмір непокритих збитків в пасиві балансу, що станом на 31.12.2018 р., що складає 5338686 тис. грн., де зареєстрований статутний капітал – 710850 тис. грн. При цьому треба враховувати, що мінімальний розмір статутного капіталу для акціонерних товариств встановлено на рівні 1250 мінімальних заробітних плат [2], тобто у 2019 р. сума статутного капіталу повинна бути не менше ніж 521625 тис. грн. (у розрахунку на кінець року). Тому пропонується зменшити статутний капітал до 600000 тис. грн. (з урахуванням зростання мінімальної заробітної плати у найближчі роки), тобто на 110850 тис. грн. Отже, санаційний прибуток у такому разі становитиме 110850 тис. грн., що дозволить зменшити накопчені збитки до 5227836 тис. грн.

ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» знаходиться у складному фінансовому стані і лише санації балансу через зменшення статутного капіталу не достатньо. Необхідно оптимізувати діяльність таким чином, щоб зменшити збитковість, а в перспективі досягати прибутку. Заходи з покращення рентабельності базуються на відмові від збиткових не стратегічних секторів, збільшенні доходів та зменшенні (оптимізації) собівартості. При цьому необхідно враховувати специфіку діяльності підприємства, яка вимагає комплексного підходу. З інформації розділу «Опис бізнесу», представленій Агентством з розвитку інфраструктури фондового ринку України щодо ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання», а також з внутрішніх звітів компанії, відомо, що пріоритетним напрямком діяльності є виготовлення та комплектна поставка технологічного обладнання для нафтової, хімічної, переробної промисловості, атомної енергетики. Це велике підприємство, яке пропонує проектування і виготовлення основного й допоміжного обладнання з урахуванням усіх вимог замовника, здійснює

повний комплекс технологічно складних робіт, має потужну матеріально-технічну базу. Для пошуку дієвих заходів фінансової санації необхідно визначити причини та фактори, які вплинули на формування критичного фінансового стану й збитковості.

Першим негативним фактором є те, що у зв'язку з військовим конфліктом та проведенням АТО було втрачено російські ринки збуту. Крім того, кризові явища в економіці України спричинили суттєве скорочення попиту на внутрішніх ринках, недовіру з боку іноземних інвесторів та партнерів. На тлі високого рівня постійних витрат й недостатніх обсягів реалізації підприємство знаходиться у зоні збитків, що тільки погіршує його фінансовий стан.

Для стабілізації роботи підприємства необхідний пошук оптимальних шляхів завантаження потужностей, проведення модернізації діючого обладнання та залучення інновацій, забезпечення беззбиткового рівня виробництва і реалізації продукції, підтримання наукових компетенцій працівників, залучення кваліфікованих кадрів, у тому числі за аутсорсингом та за участю в міжнародних проектах.

З огляду на висновки з оцінки фінансового стану підприємства необхідно є оптимізація складу та структури активів. За результатами аналізу встановлено, що ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» на кінець 2018 р. має у своєму розпорядженні основних засобів невикористаного призначення на 2310 тис. грн., у тому числі будівлі та споруди – 1739 тис. грн., інші – 569 тис. грн. Реалізація невикористаних основних засобів дозволить отримати додаткові кошти у сумі 2310 тис. грн., погасити невідкладні зобов'язання, а також скоротити витрати на їх утримання і експлуатацію (опалення, освітлення і т.і.).

ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» орендує значну кількість основних засобів виробничого призначення, найбільше – це будівлі та споруди 275160 тис. грн., машини і обладнання 2200 тис. грн. З введенням в дію нового міжнародного стандарту фінансової звітності (МСФЗ) 16 «Оренда» суттєво змінено підхід до відображення в обліку та звітності операційної оренди. У звітності відтепер буде показувати вартість права на використання орендованим активом та одночасно поточні зобов'язання за орендними платежами на дисконтованій основі. Це в

свою чергу додатково знизить показники фінансової стійкості та платоспроможності, оскільки призведе до зростання зобов'язань. Тому підприємству слід переглянути орендну політику, оптимізувати доцільність використання орендованих об'єктів, розглядати питання придбання новітніх машин і устаткування на умовах фінансового лізингу.

Привертає увагу, що на ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» у складі основних засобів виробничого призначення 199094 тис. грн. або 52 % займають інші, а саме з приміток до річної фінансової звітності встановлено, що це інструменти, прилади, інвентар, тому також варто оптимізувати їх склад.

Оскільки інвестиції є домінуючим фактором економічного зростання підприємства, на виконання проектів та заходів, спрямованих на підтримку виробничого потенціалу ПрАТ, інвестовано власних грошових коштів на суму 5259,1 тис. грн. Ключовими напрямками інвестування

були розвиток та модернізація, впровадження інформаційних технологій, технічне оснащення виробництва. Капітальні вкладення у 2018 р. склали 13126 тис. грн. Капітальні інвестиції в модернізацію основних засобів є запорукою випуску новітньої продукції, яка відповідає сучасним потребам споживачів і є конкурентоспроможною. Проте зважаючи на збитковість діяльності ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» необхідно розглянути показники рентабельності випуску продукції за видами та оптимізувати асортимент.

Аналіз асортименту продукції дозволяє визначити, на який вид продукції підприємства є найвищий попит – найбільший рівень реалізації (розрахунок відношення обсягу реалізованої продукції до обсягу виробленої продукції) – табл. 1, що дозволяє з'ясувати, який вид продукції є найбільш рентабельним, а який збитковий, щоб відкоригувати операційну прибутковість.

Таблиця 1

Обсяги виробництва та реалізації основних видів продукції ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» у 2018 р.

Джерело: складено за даними ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання»

№	Показники*	Обсяг виробництва		Обсяг реалізованої продукції		Коефіцієнт реалізації	Рейтинг
		у грошовій формі (тис.грн.)	у % до всієї виробленої продукції	у грошовій формі (тис.грн.)	у % до всієї реалізованої продукції		
1	вузли та деталі до компресорів	120412	12	130686	13	1,09	2
2	крани, клапани кульові	78939	8	85079	9	1,08	3
3	компресори відцентрові та поршневі ГПА	90597	9	59109	6	0,65	9
4	насоси вакуумні та відцентрові	61734	6	61016	6	0,99	6
5	теплоенергія	162892	17	164513	17	1,01	4
6	монтаж обладнання	145722	15	145886	15	1,00	5
7	теплообмінне, вентиляційне устаткування та інші машини спеціального призначення	110384	11	83843	8	0,76	8
8	вузли та деталі до насосів	57529	7	54495	5	0,95	7
9	інша продукція, роботи (послуги)	149244	15	210596	21	1,41	1
10	Разом	977453	100	995223	100	1,02	x

* Зазначаються основні види продукції, які складають більше 5% від загального обсягу виробленої продукції в грошовому вимірі

Найбільший обсяг виробництва у 2018 р. належить тепловій енергії (17% питомої ваги), монтажу обладнання (15% питомої ваги), іншій продукції (15% питомої ваги), виготовленню вузлів, деталей та компресорів (12% питомої ваги). За цими напрямками також спостерігається достатній рівень реалізації, зокрема для іншої продукції 1,41, для вузлів, деталей 1,09, клапанів і кранів 1,08, теплоенергії 1,01, монтажу обладнання 1.

Поряд з цим встановлено, що є види продукції, які займають значну частку у

виробництві, проте не відповідають попиту, а саме компресори відцентровані та поршневі ГПА – коефіцієнт реалізації становить 0,65, питома вага у виробництві 9%; теплообмінне вентиляційне устаткування та інші машини спеціального призначення – коефіцієнт реалізації 0,76, питома вага у виробництві 11%; вузли та деталі для насосів – 0,95 та 7% відповідно.

Встановлено, що рентабельність з обсягами реалізації має тісний зв'язок (таблиця 2).

Таблиця 2

Оцінка рентабельності (дохідності) основних видів продукції ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» у 2018 р.

Джерело: складено за даними ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання»

№	Показники	Чистий дохід від реалізації		Собівартість реалізованої продукції		Рівень рентабельності (дохідності), %	Рейтинг
		у грошовій формі (тис.грн.)	у % до всього доходу від реалізації	у грошовій формі (тис.грн.)	у % до всієї собівартості реалізації		
1	вузли та деталі до компресорів	153905	17	121547	11	126,62	1
2	крани, клапани кульові	72426	8	66298	6	109,24	2
3	компресори відцентрові та поршневі ГПА	45266	5	121547	11	37,24	8
4	насоси вакуумні та відцентрові	36213	4	99447	9	36,41	9
5	теплоенергія	153905	17	176795	16	87,05	5
6	монтаж обладнання	172011	19	165746	15	103,78	4
7	теплообмінне, вентиляційне устаткування та інші машини спеціального призначення	72426	8	121547	11	59,59	6
8	вузли та деталі до насосів	36212	4	77347	7	46,82	7
9	інша продукція, роботи (послуги)	162958	18	154696	14	105,34	3
10	Разом	905322	100	1104970	100	81,93	x

У 2018 р. підприємством було одержано чистий дохід у 905322 тис. грн., собівартість реалізації склала 1104970 тис. грн., відповідно рентабельність (дохідність) реалізації становить 81,93%, що є негативним показником і свідчить про збитковість основної операційної діяльності. Найвищий рівень рентабельності (дохідності) має виробництво та продаж вузлів та деталей до компресора – 126,62%, тобто чистий дохід на

26,62% переважає собівартість, що є достатньо високим показником. Дохідність решти видів продукції нижча – крани, клапани кульові 109,24%, інша продукція, роботи (послуги) – 105,34%, монтаж обладнання – 103,78%. Решта видів, а це 5 з 9-ти позицій є збитковими.

Розглянемо, як можна покращити рентабельність реалізації та досягнути

зростання валового прибутку на основі перегляду асортименту продукції.

Розраховано прогноз прибутковості та рентабельності (табл. 3).

Таблиця 3

**Прогноз прибутковості та рентабельності на основі зміни асортименту продукції
ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання»**

Джерело: складено за даними ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання»

№	Показники	Рівень рентабельності (збитковості) до впровадження заходів, %	До впровадження заходів		Прогноз валового прибутку при зростанні доходу на 10%	Рівень рентабельності після впровадження заходів, %
			Валовий прибуток, тис.грн.	Валовий збиток, тис.грн.		
1	вузли та деталі до компресорів	26,62	32358	-	35594	29,28
2	крани, клапани кульові	9,24	6128	-	6741	10,17
3	компресори відцентрові та поршневі ГПА	-62,76	-	-76281	-	-
4	насоси вакуумні та відцентрові	-63,59	-	-63234	-	-
5	теплоенергія	-12,95	-	-22890	-	-
6	монтаж обладнання	3,78	6265	-	6892	4,18
7	теплообмінне, вентиляційне устаткування та інші машини спеціального призначення	-40,41	-	-49121	-	-
8	вузли та деталі до насосів	-53,18	-	-41135	-	-
9	інша продукція, роботи (послуги)	5,34	8262	-	9088	5,87
10	Разом	-18,07	53013	-252661	58314	11,47
			-199648			

Отже, ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» пропонується зменшити випуск збиткової продукції, що дозволить скоротити від'ємне значення валового прибутку, а саме за рахунок: компресорів відцентрованих та поршневих ГПА – збиток у 76281 тис. грн. (рівень збитковості 62,76%), насосів вакуумних та відцентрованих – збиток у 63234 тис. грн. (рівень збитковості 63,59%), теплообмінного, вентиляційного устаткування та спецмашин – збиток у 49121 тис. грн. (рівень збитковості 40,41%), вузлів, деталей та насосів – збиток у 41135 тис. грн. (рівень збитковості 53,18%), теплоенергії – збиток у 22890 тис. грн. (рівень збитковості 12,95%). Таким чином, у підсумку загальну суму валового збитку у 2018 р. у 199648 тис. грн. можна покращити на 252661 тис. грн. за рахунок скорочення збиткових видів

продукції і отримати валовий прибуток у 53013 тис. грн. Що є суттєвим джерелом покращення фінансового стану підприємства та результатів його діяльності.

Слід зазначити, що в літературі не достатньо уваги приділено заходам впливу на прибутковість (збитковість) діяльності підприємств в межах проведення процедури санації балансу. З одного боку, показники доходів, собівартості, витрат, чистого фінансового результату (прибуток або збиток) стосуються другої форми фінансової звітності – Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) ф. № 2, проте у першій формі – Баланс (Звіт про фінансовий стан) ф. № 1 [4, 5], в першому розділі пасиву безпосередньо наводиться сума накопичених збитків або нерозподілених прибутків. Тому впливаючи на фінансові результати, зменшуючи

збитковість або підвищуючи прибутковість, покращуються показники балансу підприємства, його фінансової стійкості, автономії, незалежності, фінансування, що є в переліку інструментів і завдань санації балансу.

За прогнозом зростання доходів від реалізації прибуткових видів продукції при збереженні рівня собівартості дозволить отримати валовий прибуток у 58314 тис. грн. та змінити рентабельність основної діяльності зі збиткових 18,07% до прибуткових 11,47%. Найбільш прибутковими видами продукції для ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» є вузли та деталі до компресорів (рентабельність 29,28%), крани та клапани (10,17%) та інша продукція (5,87%), їх потрібно розвивати.

Підприємству важливо проводити інновації обладнання та асортименту випуску продукції і послуг, розширювати ринки збуту. За 2018 рік ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» реалізовано продукцію на суму 995,2 млн. грн. Із загального обсягу реалізованої продукції поставки на експорт становили 582,8 млн. грн. або 59 %, з них – до країн далекого зарубіжжя – 299,1 млн. грн. (51%). Оскільки ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» веде основну діяльність у сфері машинобудування, протягом 2018 року функціонування цієї галузі економіки не зазнало значних негативних тенденцій та коливань. Конкуренція в галузі є помірною.

Найбільшими споживачами продукції ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» в 2018 році стали Україна та країни СНД – 67%,

країни Далекого Зарубіжжя (в т.ч. Іран) – 33%. В країні Середньої Азії (Казахстан, Узбекистан) обсяг виробництва та реалізації продукції ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» зафіксовано спад – 15 % від загального обсягу продажів. 14% продукції відвантажено для Російської Федерації. Зниження обсягів реалізації у 2018 році, як і в 2017 році, пов'язане, в основному, зі скороченням обсягів експорту продукції підприємства до Російської Федерації і країн СНД внаслідок політико-економічної ситуації в країні. Крім того, відбувається скорочення інвестиційної програми ВАТ «Газпром» та запровадження в РФ політики захисту вітчизняного виробника, направленої на витіснення з ринку або локалізацію виробництва зарубіжними постачальниками, зокрема з України.

Інтегральна оцінка організаційно-економічної стійкості підприємства показує ступінь досягнення мети функціонування підприємства – рівень завоювання і збереження стійкого конкурентного становища на ринку. Стійка діяльність підприємства залежить як від внутрішніх можливостей ефективного використання всіх наявних у його розпорядженні ресурсів, так і від зовнішніх умов, до числа яких відносяться ринкова кон'юнктура споживачів і постачальників, цінова й кредитна політика держави.

Інтегральна оцінка фінансового стану передбачає визначення показника за коренем від темпів зміни основних коефіцієнтів зростання:

$$Ti = \sqrt{T_{пн} * T_{ш} * T_{фв} * T_{вв} * T_{р}} > 1, \quad (1)$$

де $T_{пн}$, $T_{ш}$, $T_{фв}$, $T_{вв}$, $T_{р}$ — відповідно темп росту продуктивності праці, швидкості обертання активів, фондівіддачі, витратівіддачі (відношення виручки до суми витрат), рентабельності активів підприємства.

Інтегральна оцінка економічної ефективності та економічного зростання

ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» за 2014-2018 рр. наведена в таблиці 4.

Для підприємства ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» інтегральна оцінка фінансового стану за 2017 р. має наступний вигляд:

$$Ti = \sqrt{1,574 * 95,20 * 1,44 * 1,008 * 0,617} = \sqrt{1,341} = 1,158 > 1,$$

що означає покращання організаційно-економічної стійкості підприємства і значну динаміку основних показників його фінансового розвитку, стрімке економічне зростання у 2017 р.

Інтегральна оцінка економічної ефективності та економічного зростання ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» за 2014-2018 рр.

Джерело: складено за даними ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання»

№ з.п.	Показники	Періоди					Темп зростання			
		2014 рік	2015 рік	2016 рік	2017 рік	2018 рік	у 2015 від 2014рр.	у 2016 від 2015рр.	у 2017 від 2016рр.	у 2018 від 2017рр.
1	Продуктивність праці	62,84	41,36	50,17	78,96	55,82	0,658	1,213	1,574	0,707
2	Швидкість обертання активів	4,20	3,41	6,67	6,35	1,93	0,812	1,956	0,952	0,304
3	Фондовіддача	3,98	1,18	2,32	3,34	2,47	0,296	1,966	1,440	0,740
4	Витратовіддача	1,18	1,32	1,27	1,28	0,97	1,119	0,962	1,008	0,758
5	Рентабельність активів	-3,27	-27,85	-30,03	-18,52	-17,30	8,517	1,078	0,617	0,934
6	Інтегральна оцінка	x	x	x	x	x	1,229	2,200	1,158	0,335

Для ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» інтегральна оцінка фінансового стану за 2018 р. має вигляд:

$$Ti = \sqrt{0,78 * 0,304 * 0,739 * 0,758 * 0,934} = \sqrt{0,112} = 0,335 < 1,$$

що означає погіршення організаційно-економічної стійкості підприємства і недостатню динаміку основних показників його фінансового розвитку у 2018 р.

На основі розрахунків встановлено, що інтегральна оцінка економічної ефективності та економічного зростання у 2014-2015 рр. мала нестійку динаміку – 1,229 та 2,200, проте найгірше значення зафіксовано у 2018 р.

Отже, ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» має нестабільність організаційно-економічної стійкості і негативну динаміку основних показників фінансового розвитку, інтегральна оцінка свідчить про недостатньо ефективну господарську діяльність за період, що аналізується.

Напрями санації балансу для покращення фінансового стану ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» вимагають проведення комплексу робіт у трьох основних напрямках:

Визначення раціональної структури активів та капіталу підприємства за обраними

видами діяльності із забезпеченням найбільш ефективних джерел покриття цих активів, тобто оптимізація структури оборотних і необоротних активів, їх співвідношення з розміром власного капіталу і зменшенням поточних зобов'язань.

Оптимізація грошових потоків з метою забезпечення максимальної прибутковості вкладених ресурсів – маневрування фінансовими потоками залежно від зміни кон'юнктури ринку і їх перетворення в матеріальні блага й активи підприємства для забезпечення досягнення максимальних результатів.

Дослідження запасу фінансової стійкості на предмет загрози фінансової кризи, що особливо актуально у вивченні обсягів позикового капіталу для оцінки допустимості – з позиції фінансової незалежності, і необхідності – для підвищення рентабельності власного капіталу.

Висновки

Важливо розглядати заходи санації балансу у взаємозв'язку показників звітності з джерелами облікової інформації, які її формують. Необхідно комплексно розглядати мету санації балансу, яка полягає в оптимізації показників балансу та фінансових потоків підприємства, а не лише покращення платоспроможності для недопущення провадження у справі про банкрутство підприємства, запобігання ліквідації. Санація балансу спрямована покрити поточні збитки і усунути їх причини, відновити й зберегти ліквідність та платоспроможність підприємства, його фінансову стійкість, скоротити всі види заборгованостей, покращити структуру власного оборотного капіталу, сформуванати фонди та резерви, які необхідні для того, щоб провести виробничі, технічні й організаційні заходи.

Дієвим напрямком фінансового оздоровлення є розвиток та підтримка виробництва за такими ключовими напрямками: технічне переозброєння виробничих процесів (придбання нового обладнання та приладів, модернізація устаткування, інновації); впровадження енергоефективних технологій та заходів, направлених на скорочення споживання енергоресурсів; впровадження інформаційних технологій, спрямованих на вдосконалення системи управління підприємством і рівня організації виробничих процесів; впровадження заходів з охорони та безпеки підприємства. Необхідне впровадження у виробництво нових технологій та заходів, спрямованих на зниження собівартості виготовленої продукції, а також економії енергоресурсів. Науково-дослідницькі та конструкторські роботи мають бути направлені на освоєння наукомістких та високотехнологічних видів продукції. За таких умов ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» дійсно зможе стати конкурентоспроможним та успішним на ринку.

Серед практичних напрямів санації балансу для ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» запропоновано наступні:

1) з метою стимулювання збуту проведення маркетингових досліджень

кон'юнктури ринку, підвищення якості продукції та послуг;

2) підвищення мотивації та продуктивності праці працівників;

3) підвищення рентабельності реалізації за рахунок зменшення операційних витрат, перевищення темпів росту реалізації над темпами росту витрат, скорочення умовно-постійних витрат, збільшення обсягу реалізації;

4) прискорення оборотності сукупних активів та їх складових частин за рахунок зростання обсягів реалізації, оптимізації розміру запасів, скорочення дебіторської заборгованості, здачі в оренду не використовуваних основних засобів;

5) залучення капіталовкладень з боку зовнішніх інвесторів для покращення фінансового стану та збільшення обсягів виробництва і реалізації продукції, робіт та послуг;

6) забезпечення ліквідності і платоспроможності підприємства на підставі оптимального поєднання власних і залучених джерел засобів;

7) диверсифікація діяльності, розширення ринків збуту, посилення експорту, інновації, оптимізація собівартості, маркетингові стратегії – захоплення ринків, розробки, ноу-хау;

8) скорочення дебіторської заборгованості за товари, роботи, послуги на 167925 тис. грн., а також продаж невиробничих основних засобів на 2310 тис. грн. дозволить збільшити чистий грошовий потік підприємства на 2281208 тис. грн. та збільшить показники ліквідності підприємства;

9) при зменшенні статутного капіталу до 600000 тис. грн. можна отримати санаційний прибуток у розмірі 110850 тис. грн., що дозволить зменшити накопичені збитки до 5227836 тис. грн.;

Таким чином, визначено конкретні заходи для фінансового оздоровлення ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання», які забезпечують надходження коштів та ті, що дозволяють їх заощадити. За рахунок скорочення дебіторської заборгованості, а також санаційних заходів можна забезпечити надходження коштів у сумі 2286299 тис. грн., за рахунок уникнення штрафів – заощадити 123 тис. грн., що в цілому покращує показники фінансового стану та платоспроможності підприємства.

Сформульовані пропозиції санації балансу та посилення фінансового стану дозволять покращити фінансову стійкість досліджуваного ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання» та аналогічних підприємств.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Статистика. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV [Електронний ресурс] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
3. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні: Закон України від 16.07.1999 р. № 996-XIV. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/996-14>.
4. Міжнародні стандарти фінансової звітності [Електронний ресурс]. Міністерство фінансів України. URL: http://www.minfin.gov.ua/control/publish/article/main?art_id=92410&cat_id=92408.
5. Національне Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 „Загальні вимоги до фінансової звітності”: Положення Міністерства фінансів України від 07.02.2013 р. № 73.
6. Гришова І.Ю., Островська І.П., Менкконен А. Санація підприємства як чинник його фінансової захищеності. Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія: Фінанси і кредит, 2013. № 1.
7. Стегней М.І., Білак Г.Г., Лінтур І.В. Фінансова санація та комплексна оцінка фінансового стану суб'єктів господарювання. Вісник Харківського національного аграрного університету ім. В.В. Докучаєва. Серія: Економічні науки, 2014. № (7), С. 359-368. [Електронний ресурс]. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Vkhnau_ekon_2014_7_49.pdf.
8. Семенова С.М., Шпирко О.М. Збалансована система показників у формуванні обліково-аналітичного забезпечення управління підприємством. International scientific and practical Congress „Lawyers and Economists”. The Scientific Association of Economists and Lawyers „Fundacio”, December, 5th, 2014, Zagreb (Croatia). Regus Zagreb Grand Center, 2 Hektoroviceva, 2014, 163 p. P.11-17.
9. Хромушина Л.А. Санація балансу як метод антикризового фінансового менеджменту підприємства. Економіка. Управління. Інновації, 2015. Випуск № 1 (13).
10. Малишенко В.А. Удосконалення бухгалтерського обліку, контролю і економічного аналізу при здійсненні процедури банкрутства і санації: автореф. ... дис. к.е.н. за спеціальністю 08.06.04. Бухгалтерський облік, аналіз і аудит; Східноукраїнський національний університет Міністерства освіти і науки України, Луганськ, 2001. 21 с.
11. Шпирко О.М. Консолідація фінансової звітності українських підприємств в сучасних умовах. Економічні перспективи підприємництва в Україні : тези доповідей Всеукраїнської інтернет-конференції 27-28 жовтня 2016 р. Ірпінь : УДФСУ, 2016. С.496-499.
12. Швиданенко Г.О., Дмитренко А.І. Санація балансу в системі антикризового управління підприємством. Актуальні проблеми економіки, 2003. № 4. С. 33-37.

СЕМЕНОВА С.М.*

* к.э.н., доцент, доцент кафедры учета и налогообложения, Киевский Национальный торгово-экономический университет, e-mail: f430@ukr.net, s.semenova@knute.edu.ua, ORCID ID: 0000-0001-7250-7482, SCOPUS AUTHOR ID: 57014795700

САНАЦІЯ БАЛАНСА ДЛЯ УЛУЧШЕННЯ ФІНАНСОВОГО СОСТОЯННЯ ПІДПРИЯТТЯ

Цель. Определение эффективных направлений и конкретных мер санации баланса для улучшения финансового состояния предприятия на основе практической информации о деятельности компании и анализа вычисленных показателей. **Методика.** Для решения поставленных задач в работе применен системный подход, дедуктивный метод, сравнение, группировка, обобщение, методы экономического анализа. **Результаты.** Баланс предприятия является мерилем его финансового состояния на дату отчетности. Мероприятия санации баланса могут использоваться не только в критических ситуациях, но и в условиях неудовлетворительного финансового состояния, отклонения ключевых коэффициентов от оптимальных нормативов, негативной динамики, длительной убыточности. Санація балансу направлена покрити текущие убытки и устранить их причины, восстановить и сохранить ликвидность и платежеспособность предприятия, его финансовую устойчивость, сократить все виды задолженностей, улучшить структуру

собственного оборотного капитала, сформировать фонды и резервы, которые необходимы для того, чтобы провести производственные, технические и организационные мероприятия. **Научная новизна.** Предложено рассматривать меры санации баланса во взаимосвязи показателей отчетности с источниками учетной информации, которые ее формируют. Необходимо комплексно рассматривать цель санации баланса, которая заключается в оптимизации показателей баланса и финансовых потоков предприятия, а не только улучшение платежеспособности для недопущения производства по делу о банкротстве предприятия, предотвращения ликвидации. **Практическая значимость.** Охарактеризованы направления и меры санации баланса на примере предприятия. Представленные аналитические расчеты, которые построены на основе практической информации, выводы и предложения могут быть использованы не только на исследуемом предприятии, но и на аналогичных предприятиях в Украине.

Ключевые слова: баланс, санация, финансовое состояние

S. SEMENOVA *

* Ph.D. in Economics, Associate Professor of the Department Accounting and Taxation, Kyiv National University of trade and economics, e-mail: f430@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-7250-7482, SCOPUS AUTHOR ID: 57014795700

BALANCE SHEET REPAIR TO IMPROVE ENTERPRISE FINANCIAL STATUS

Goal. Determination of effective directions and specific measures of balance sheet remediation for improvement of the financial state of the enterprise on the basis of practical information on the activity of the company and analysis of calculated indicators. **Method.** A systematic approach, a deductive method, comparison, grouping, generalization, and methods of economic analysis were applied in order to solve these tasks. **Results.** An entity's balance sheet is a measure of its financial position at the reporting date. Balancing measures can be used not only in critical situations, but also in conditions of unsatisfactory financial condition, deviation of key coefficients from optimal norms, negative dynamics, long-term loss. Remediation of the balance sheet aims to cover current losses and eliminate their causes, restore and maintain the liquidity and solvency of the enterprise, its financial stability, reduce all types of debt, improve the structure of working capital, to form the funds and reserves necessary to spend production, technical and organizational measures. **Scientific novelty.** It is suggested to consider measures of balance sheet remediation in correlation of reporting indicators with the sources of accounting information that form it. It is necessary to consider comprehensively the purpose of rebalancing the balance, which is to optimize the balance sheet and financial flows of the enterprise, and not only to improve solvency to prevent the bankruptcy of the enterprise, prevent liquidation. **Practical importance.** The directions and measures of balance sheet remediation are described on the example of the enterprise, analytical calculations are presented, which are based on practical information, conclusions and suggestions can be used not only at the studied enterprise, but also at similar enterprises in Ukraine.

Keywords: balance, reorganization, financial condition

REFERENCES

1. Statystyka. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Statistics. State Statistics Service of Ukraine]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. [in Ukrainian];
2. The Verkhovna Rada of Ukraine (2003), Gospodarskyi Kodeks Ukrainy (Accessed 16 January 2003). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>. [in Ukrainian];
3. The Verkhovna Rada of Ukraine (1999), Pro bukhhal'ters'kyi oblik ta finansovu zvitnist' v Ukraini [About Accounting and Financial Reporting in Ukraine] (Accessed 16 July 1999). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/996-14>. [in Ukrainian];
4. International Financial Reporting Standards (IFRS) Retrieved from <https://www.iasplus.com/en/standards> [in EU];
5. Natsional'ne Polozhennya (standart) bukhhal'ters'koho obliku 1 „Zahal'ni vymohy do finansovoyi zvitnosti” [General Requirements for Financial Statements] Polozhennya Ministerstva finansiv Ukrainy 07.02.2013 № 73. [in Ukrainian];
6. Grishova, I. & Ostrovska, I. & Menkkonen A. (2013). Sanatsiya pidpryemstva yak chynnyk yoho finansovoyi zakhyshchenosti [Sanitation at the expense of financial security]. Visnyk Sumchtkoho natsional'noho ahrarnoho

- universytetu. Seriya: Finansy i kredyt – Newsletter of Sumtchy National Agrarian University. Seriya: Finance and Credit, No. 1. [in Ukrainian];
7. Stegney, M. & Bilak, G. & Lintour, I. (2014). Finansova sanatsiya ta kompleksna otsinka finansovoho stanu sub'yektiv hospodaryuvannya [Financial rehabilitation and comprehensive assessment of the financial condition of economic entities]. Visnyk Kharkivs'koho natsional'noho ahrarnoho universytetu im. VV Dokuchayeva. Ser.: Ekonomichni nauky – Bulletin of Kharkiv National Agrarian University. BB Dokuchaev. Ser.: Economic Sciences, No. 7, P. 359-368. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF_on.pdf [in Ukrainian];
8. Semenova, S. & Shpyrko, O. (2014). Zbalansovana systema pokaznykiv u formuvanni oblikovo-analitychnoho zabezpechennya upravlinnya pidpryyemstvom [Balanced scorecard in the formation of accounting and analytical support of enterprise management]. International scientific and practical Congress „Lawyers and Economists”. The Scientific Association of Economists and Lawyers „Fundacio”, December, 5th, 2014, Zagreb (Croatia). Regus Zagreb Grand Center, 2 Hektoroviceva, 163 p. P.11-17. [in Croatia];
9. Khromushina, L. (2015). Sanatsiya balansu yak metod antykryzovoho finansovoho menedzhmentu pidpryyemstva [Remediation of the balance sheet as a method of anti-crisis financial management of the enterprise]. Ekonomika. Upravlinnya. Innovatsiyi – Economy. Management. Innovation, Issue 1 (13). [in Ukrainian];
10. Malysenko, V. (2001). Udoskonalennya bukhhalters'koho obliku, kontrolyu i ekonomichnoho analizu pry zdiysnenni protsedury bankrutstva i sanatsiyi [Improvement of accounting, control and ecological analysis in the process of bankruptcy and rehabilitation], author. ... Dis. Ph.D. specialty 08.06.04. Accounting, analysis and audit; Schiednougkraine National University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Luhansk, 21 p. [in Ukrainian];
11. Shpyrko, O. (2016). Konsolidatsiya finansovoyi zvitnosti ukrayinskyku pidpryyemstv v suchasnykh umovakh. Ekonomichni perspektyvy pidpryyemnytstva v Ukraini : tezy dopovidei Vseukrayinskoyi internet-konferentsiyi 27-28 October 2016, Irpin, USFSU, pp.496-499. [in Ukrainian];
12. Shvydanenko, H. & Dmytrenko, A. (2003). Sanatsiya balansu v systemi antykryzovoho upravlinnya pidpryyemstvom [Remediation of balance in the system of crisis management of the enterprise]. Aktual'ni problemy ekonomiky – Actual problems of economy, No. 4, P. 33-37. [in Ukrainian]

Стаття надійшла до редакції: 02.04.2020

Received: 02 April 2020

УДК 368.1(477)

БАРАБАШ Л.В.*

*кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Уманський національний університет садівництва, e-mail: Lesly-z@ukr.net

ФУНКЦІОНУВАННЯ РИНКУ СТРАХУВАННЯ МАЙНА В УКРАЇНІ

Сучасний страховий ринок України, у порівнянні з зарубіжними країнами, демонструє досить невисокі показники розвитку. Однак роль страхування у фінансовому розвитку держави є однією з визначальних, адже саме за рахунок страхування можливо досягти рівномірного розподілу та перерозподілу фінансових ресурсів, забезпечити зменшення обсягів державних витрат у випадку настання непередбачуваних ситуацій і забезпечити ефективний розвиток соціального захисту. **Мета.** Метою статті є дослідження стану й особливостей функціонування ринку страхування майна в Україні на сучасному етапі. У результаті стало можливим виокремлення проблемних моментів провадження страхової діяльності в цілому та страхування майна зокрема. Це дало змогу означити перспективи оптимізації діяльності даного сегмента страхового ринку держави. **Методика.** Під час дослідження використовувалися наступні методи дослідження: діалектичний – для з'ясування важливості досліджуваного питання серед науковців; горизонтального аналізу – для розгляду динаміки показників функціонування ринку страхування майна за окремими видами об'єктів страхування; метод вертикального аналізу – для означення ролі сектору майнового страхування на страховому ринку України; метод індукції – для формулювання висновків. **Результати.** У статті проаналізовано показники діяльності страхового ринку України та визначено основні тенденції його розвитку. з критичної позиції було проведено оцінку особливостей функціонування сектору страхування майна: як всередині сегменту за видами об'єктів страхування, так і в загальному, на фоні інших видів страхування. Проведений аналіз дозволив означити проблемні моменти та недоліки перебігу страхової діяльності сектору майнового страхування, що сприяло розробці пропозицій з удосконалення страхової діяльності у сфері майнового страхування. **Практична значимість.** Застосування на практиці запропонованих методів зменшення прогалів у страхуванні майна дасть змогу наростити потенціал страхового ринку держави та сприятиме зростанню рівня довіри населення до страхування, як інструмента власного убезпечення та вирівнювання фінансового становища у разі настання непередбачуваних подій.

Ключові слова: страхова компанія; страховий ринок України; страхування майна; майнове страхування; страхова премія; страхові виплати; добровільне страхування майна

Постановка проблеми

Безумовною складовою ефективно функціонуючого фінансового середовища держави з економічною системою ринкового типу є страховий ринок. При цьому досить часто саме розвиток страхової справи свідчить про рівень розвитку економіки, адже раціонально зорганізоване страхове середовище здатне значно зменшити витрати державного бюджету, пов'язані з відшкодуванням збитків внаслідок настання страхових випадків, водночас створюючи своєрідну «подушку безпеки» і для бізнесу, і для населення.

Наразі показники діяльності страхового ринку України свідчать про значні прогалини у його розвитку та функціонуванні. Так, питома вага страхових платежів за особистим страхуванням в Україні становить усього 4–5%,

тоді як у Західній Європі та США цей вид послуг займає близько 60%, у Японії – 80%, у Великобританії – 70%, а у світі в середньому – 58,3%. Загальний обсяг страхових послуг на фінансовому ринку України в останньому десятиріччі за зібраними преміями дорівнював 0,06% світового обсягу і був меншим у 400 разів порівняно із США, у 60 разів – із Німеччиною, у 50 разів – із Францією [13,с.413].

Тобто можемо переконалися, що обсяг страхового ринку України вкрай скромний, порівняно з розвиненими країнами. Адже питома вага класичного страхування у ВВП на вітчизняних теренах у 3–4 рази менша, ніж у Східній Європі. А Швейцарія, Франція, Німеччина та Великобританія демонструють частку страхування у ВВП вище в 5–7 разів. Середній показник по страхуванню для

фізичних осіб у Європі складає близько 3000 євро. При цьому питома вага страхування у ВВП у розвинених країнах становить понад 3%, в Україні – менше 1%.

Причиною такого становища є, в першу чергу, низький рівень розвитку економіки країни та обережність споживачів у придбанні страхових послуг. Найпомітнішим є це у майновому страхуванні, зокрема страхуванні автотранспорту. Оскільки даному сектору страхового ринку притаманний високий рівень обов'язковості, то його можна вважати своєрідним індикатором розвитку всього ринку страхових послуг.

Наведені дані засвідчують необхідність пошуку напрямів оптимізації діючих механізмів страхового ринку в Україні, особливо – в частині майнового страхування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблематика ефективного розвитку майнового страхування останнім часом все частіше зустрічається серед досліджень науковців і практиків страхової сфери.

Зокрема, Ю. Романовська та К. Яковенко наголошують: «...добровільне страхування майна в Україні знаходиться на стадії зародження, адже у загальній сумі премій, отриманих від громадян, частка страхування нерухомого майна громадян свідчить про відносно низьку страхову культуру» [10, с.1208].

Про актуальність зосередження уваги на розвитку майнового страхування свідчить і Р. Мамчур, зазначаючи: «Об'єктивна необхідність існування та розвитку майнового страхування в Україні викликана тим, що воно є ефективним, раціональним, економічним та доступним засобом захисту майнових інтересів виробників товарів і послуг, а також громадян» [4, с. 237].

На необхідності пошуку новітніх рішень і підходів у розвитку майнового страхування в Україні зосереджують увагу О. Слободянюк і Г. Толкачева «Страхування майна громадян є важливим компонентом у забезпеченні соціального захисту як фізичних так і юридичних осіб та підвищенні їх добробуту. Тому питання удосконалення розвитку страхування майна та його вплив на розвиток вітчизняного страхового ринку є актуальним питанням сьогодення» [11, с. 202].

На визначальній ролі майнового страхування у задоволенні потреб населення наголошують у дослідженнях Chehui та

Zhangjiwu, підкреслюючи значимість останнього, як соціального стабілізатора безпеки, ефективного інструмента покращень фінансового стану держави та розподілу фінансових ресурсів [13].

Як бачимо, проблематика представленого дослідження наразі є не лише актуальною, а й, з огляду на погіршення економічних умов у світі, вимагає пошуку нових шляхів розвитку.

Формулювання цілей статті

В умовах недосконалості страхового ринку України, зокрема сегменту майнового страхування, виникає необхідність дослідження його проблемних місць. Відтак метою даного дослідження є формулюванню оптимальних пропозицій усунення недоліків й оптимізації діяльності даного сектору фінансового ринку держави на основі дослідження даних, що характеризують особливості функціонування ринку страхування майна в Україні.

Виклад основного матеріалу

Страховий ринок України з початку його становлення і дотепер характеризується нестабільними тенденціями розвитку. Оскільки економіка України весь час перебуває у стані стресу, це є основною причиною зменшення рівня доходів як фізичних, так і юридичних осіб. А відтак питання страхового захисту не наділене характером обов'язковості. Навіть незважаючи на те, що саме страхування є тією сферою, що певним чином може зменшити обсяги втрат у випадку настання непередбачуваних ситуацій різного характеру, брак коштів та економічна нестабільність спонукають потенційних страхувальників до обмеження кількості потенційно можливих фінансових послуг.

Дослідження основних тенденцій розвитку страхового ринку вказує на стабільну тенденцію щодо скорочення кількості страхових компаній в Україні (табл. 1), що вказує на процес консолідації страхової системи. Станом на кінець 2018 р. в Україні налічувалася 281 страхова компанія, що на 101 од. менше показника 2014 р. подібна тенденція спостерігається і щодо обсягів активів страхових компаній: – 6,8 млрд грн. протягом досліджуваного періоду у загальному підсумку. Позитивні зміни торкнулися лише страхових премій, обсяги яких зросли на 22,6 млрд грн. на кінець 2018 р. і валових страхових виплат – +7,8 млрд грн. на завершення досліджуваного

періоду у порівнянні з його початком. При цьому саме останній показник є позитивним свідченням готовності страхових компаній

вітчизняного страхового ринку до активної співпраці зі страховальниками.

Таблиця 1

Основні показники розвитку страхового ринку України у 2014–2018 рр.

Джерело: [5, 6, 7, 8]

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	Відхилення (+,-) 2018 р. від 2014 р.
Кількість страхових компаній, од	382	361	310	294	281	-101
Активи страхових компаній, млрд грн	70,3	60,7	56,1	57,4	63,5	-6,8
Обсяг валових страхових премій, млрд грн.	26,8	29,7	35,2	43,4	49,4	+22,6
Обсяг валових страхових виплат, млрд грн	5,1	8,1	8,8	10,5	12,9	+7,8

Страхові компанії поділяються на два основних типи: «Life» і «non-Life». Перші спеціалізуються на такій галузі, як страхування життя, другі – на інших сферах страхування, в тому числі і на страхуванні майна. Однак варто

зазначити, що страхування життя в Україні є доволі незатребуваним видом страхування, тож і кількість страхових компаній такого типу значно нижча кількості компаній «non-Life» (табл. 2).

Таблиця 2

Динаміка кількості страхових компаній на ринку страхових послуг України у 2014–2018 рр., одиниць

Джерело: [5, 6, 7, 8]

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	Відхилення (+,-) 2018 р. від 2014 р.
Всього страхових компаній	382	361	310	294	281	-101
в тому числі						
«Life»	57	49	39	33	30	-27
«non-Life»	325	312	271	261	251	-74

З наведених даних чітко прослідковується кількісна перевага страхових компаній «non-Life». Зауважимо також на спільних спадних тенденціях чисельності обох видів страхових компаній: на кінець 2018 р. кількість страхових компаній «Life» зменшилася на 27 од., а «non-Life» – на 74 од. Загалом же зменшення кількості компаній «Life» за останні п'ять років склало 90%, а «non-Life» – 29% від їх початкової чисельності.

Як уже зазначалося вище, одним із найперспективніших видів страхування типу «non-Life» є майнове страхування. Особливістю ринку страхування майна є його мінливість і висока залежність від ситуації в економічному просторі, особливо – в частині страхування майна фізичних осіб. При цьому зростання обсягів страхування як фізичних, так і юридичних осіб свідчить про покращення ситуації і зростання доходів останніх.

Для деталізації місця даного виду страхування на страховому ринку України дослідимо структуру чистих страхових премій (табл. 3).

Зважаючи на наведені дані, можемо констатувати превалювання майнового страхування над іншими видами страхових послуг у загальному обсязі чистих страхових премій. Проте справедливо буде відзначити означену вже раніше спадну тенденцію по даному виду страхування: на кінець досліджуваного загальне зниження питомої ваги склало 0,1 в.п.

І зовсім протилежні, незважаючи на зменшення кількості страхових компаній, є тенденції щодо страхування «Life», загальну позитивну тенденцію по якому зафіксовано на позначці +2,4 в.п.

Збільшення обсягів страхових премій по майновому страхуванню наразі зумовлене переважно за рахунок росту попиту на страхування у секторі нерухомого та рухомого майна, що належить громадянам. Окрім того, такі позитивні зміни певною мірою викликані ростом рівня страхової культури населення, адже наразі більшість страховальників, особливо з числа фізичних осіб, разом із набуттям права власності на нерухоме майно

розуміють, що саме страхове відшкодування у випадку дає можливість зменшити обсяги разі настання непередбачуваного страхового фінансових втрат.

Таблиця 3

Структура чистих страхових премій за видами страхування в Україні у 2014–2018 рр., %

Джерело: [5, 6, 7, 8]

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	Відхилення (+,-) 2018 р. від 2014 р.
Майнове страхування	55,7	55,9	56,1	54,9	55,6	-0,1
Автострахування	32,0	32,8	32,7	34,6	34,0	+2,0
Страхування майна	11,0	9,8	10,0	9,0	9,4	-1,6
Страхування від вогневих ризиків і ризиків стихійних явищ	6,7	5,8	6,7	5,5	5,6	-1,1
Страхування вантажів і багажу	4,6	5,6	4,8	3,5	4,3	-0,3
Авіаційне страхування	1,4	1,9	1,9	2,3	2,3	+0,9
Страхування відповідальності	16,7	16,8	14,8	13,4	11,3	-5,4
Страхування фінансових ризиків	11,0	9,7	7,5	6,4	4,8	-6,2
Страхування кредитів	2,1	0,9	1,9	1,2	1,7	-0,4
Страхування відповідальності перед третіми особами	3,6	6,2	5,4	5,8	4,8	+1,2
Страхування Life	25,4	22,5	24,5	26,0	27,8	+2,4
Страхування життя	11,6	9,8	10,4	10,2	11,3	-0,3
Медичне страхування	8,1	8,3	8,6	9,4	9,4	+1,3
Страхування медичних витрат	1,7	2,1	2,5	2,9	3,2	+1,5
Страхування від нещасних випадків на транспорті	0,6	0,3	0,3	-	-	-0,6
Страхування від нещасних випадків	3,4	2,0	2,7	3,5	3,9	+0,5
Інші види страхування	2,2	4,8	4,6	5,7	5,3	+3,1
Всього	100	100	100	100	100	-

Крім значних обсягів страхових премій, високою питомою вагою страхових виплат майнове страхування характеризується доволі (табл. 4).

Таблиця 4

Структура чистих страхових виплат в Україні за видами страхування у 2014–2018 рр., %

Джерело: [5, 6, 7, 8, 12]

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	Відхилення (+,-) 2018 р. до 2014 р.
Автострахування	56,1	43,5	43,3	46,8	45,2	-10,9
Страхування від вогневих ризиків і ризиків стихійних явищ	3,3	2,4	1,0	1,6	2,0	-1,3
Страхування майна	3,5	2,2	2,5	2,5	11,6	+8,1
Страхування вантажів та багажу	-	1,5	4,5	0,6	1,0	+1,0
Страхування фінансових ризиків	0,9	16,5	9,5	17,6	11,2	+10,3
Страхування кредитів	1,2	4,0	12,8	2,5	0,6	-0,6
Медичне страхування	22,7	16,8	15,6	16,3	16,9	-5,8
Страхування медичних витрат	2,3	2,2	2,5	2,5	2,5	+0,2
Страхування життя	4,8	7,5	4,8	5,4	5,7	+0,9
Інші види страхування	5,2	6,0	3,5	4,0	3,6	-1,6
Всього	100	100	100	100	100	-

З наведеного переліку структури чистих страхових виплат за видами страхування протягом досліджуваного періоду спадні тенденції відзначаються по автострахуванню –

-10,9%, що зумовлено зменшенням кількості придбаних і застрахованих автомобілів. Адже якщо у 2008 році в Україні обсяг продажів нових авто становив близько 700 000 на рік, то

нині – всемеро менше. При цьому середня вартість поліса ОСЦПВ, виражена у твердій валюті, знижується з року в рік. До того ж, вартість ОСЦПВ в Україні і, приміром, у країнах Балтії або в Польщі, значно нижча, хоча ціни на автомобілі, запчастини та паливо прив'язані до валюти. Крім того, кількість проданих полісів ОСЦПВ менше кількості зареєстрованих автомобілів приблизно на 10–12%, і динаміки до покращення не спостерігається [2].

Аналогічну динаміку, незважаючи на ріст зацікавленості страхувальників, спостерігаємо і по медичному страхуванню – -5,8%. Водночас суттєві позитивні зміни відзначаються щодо страхування фінансових ризиків – +10,3% та страхування майна – +8,1 % питомої ваги чистих страхових виплат.

Наразі у світі відзначається зростання базової страхової премії у страхуванні майна та

відповідальності. Найвищий показник – 11,4 % – фіксується в азійських країнах, що розвиваються; 6,1 % показали країни Латинської Америки; по 4, 3% зростання прийшло на країни Субсахарської Африки та Близького Сходу з Північною Африкою, 2,3 % – на Північну Америку, 1,6 % – Західну Європу, 0,9 % – розвинену Азію та Тихоокеанський регіон, -2,1 % – на Східну Європу [1]. Що ж до ринку майнового страхування України, то йому наразі властиві невикористані резерви: у державі застраховано лише близько 10 % ризиків, тоді як у більшості розвинених країн цей показник досягає 90–95 % [10, с. 1210].

Тенденція зміни основних показників діяльності ринку страхування майна за 2014–2018 рр. свідчить про наявність якісних зрушень на ньому (табл. 5).

Таблиця 5

Тенденції функціонування ринку страхування майна в Україні у 2014–2018 рр.

Джерело: [5, 6, 7, 8, 12]

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	Відхилення (+,-) 2018 р. до 2014 р.
Валові страхові премії, млн. грн.	15960,6	17111,3	20221,5	25495,6	27692,2	+11731,6
Чисті страхові премії, млн. грн.	9345,7	10944,3	12811,0	12893,0	15342,4	+5996,7
Валові страхові виплати, млн. грн.	2205,0	4188,1	4731,7	5378,9	6708,6	+4503,9
Чисті страхові виплати, млн. грн.	2092,8	4002,3	4581,7	5253,8	6455,9	+4363,1
Рівень валових страхових виплат, %	12,8	24,5	23,4	21,1	24,2	+11,4
Рівень чистих страхових виплат, %	22,4	36,6	35,8	40,7	42,1	+19,7

Протягом наведеного періоду функціонування ринку добровільного страхування майна відзначається стабільними висхідними тенденціями: валові страхові премії зросли на 11731,6 млн грн. або на 73, 5%; чисті страхові премії – на 5996,7 млн грн. або на 64,2%. Такою ж є динаміка і по валових і чистих страхових виплатах, що зросли у 2018 р. порівняно з 2014 р. більш, ніж у 3 рази (+304,2 % і +308,5 % відповідно). Рівень валових і чистих страхових виплат за досліджуваний період зріс на 11,4 та 19,7 в.п. відповідно.

Наразі більше уваги приділимо саме майновому страхуванню, дослідивши обсяги страхових премій і страхових виплат у розрізі

конкретних компаній (табл. 6).

З-поміж страхових компаній, що практикують продукти з добровільного страхування майна, лідерами збільшення обсягів страхових премій стали страхові компанії «Уніка» – +214,3 млн грн, «АХА Страхування» – +176,5 млн грн., «Арсенал страхування» та «Альянс» – +154,7 млн грн. і +137,8 млн грн. відповідно. Вагома втрата позицій відзначається по таких страхових компаніях, як «АСКА» – -41,7 млн грн., «Брокбізнес» – -13,8 млн грн. і «Провідна» – -28,2 млн грн. В цілому ж обсяги страхових премій у 2018 р. порівняно з 2014 р. зросли на 821,6 млн грн.

Динаміка обсягів страхових премій по страхових компаніях України, що займаються добровільним страхуванням майна у 2014–2018 рр., млн. грн.

Джерело: [9]

Страхова компанія	2014	2015	2016	2017	2018	Відхилення (+,--) 2018 р. до 2014 р.
Уніка	50,3	49,3	65,7	305,3	264,6	+214,3
АХА Страхування	87,5	79,2	139,2	219,8	264,0	+176,5
Арсенал Страхування	105,4	225,2	295,8	287,1	260,1	+154,7
Альянс	64,9	66,8	188,3	221,7	198,7	+133,8
АСКА	221,5	220,0	271,2	181,7	179,8	-41,7
PZU Україна	90,3	109,6	121,0	140,2	162,5	+72,2
Інго Україна	83,3	70,5	82,4	92,8	107,1	+23,8
Універсальна	42,2	43,5	65,1	52,0	89,3	+47,1
Альфа Страхування	65,9	32,3	25,3	33,9	66,5	+0,6
ВУСО	19,4	7,6	10,7	20,9	63,6	+44,2
Українська страхова група	28,7	31,8	37,6	42,0	48,9	+20,2
Мотор-гарант	11,8	11,3	15,9	12,3	39,6	+27,8
ТАС СГ	10,0	16,7	30,8	40,1	39,2	+29,2
UPSK	40,5	41,5	34,5	34,1	38,8	-1,7
ТЕКОМ	25,0	19,0	20,7	21,9	25,5	+0,5
Захід-резерв	15,3	11,3	16,0	27,2	25,1	+9,8
Брокбізнес	27,9	8,1	7,6	10,7	14,1	-13,8
Провідна	40,4	48,9	55,9	27,6	12,2	-28,2
Всього по всіх страхових компаніях	1381,4	1802,9	2565,2	2546,2	2203,0	+821,6

При цьому вагоме значення для представлені на Рисунку 1. страховальника має рівень страхових виплат, які здійснюються страховою компанією

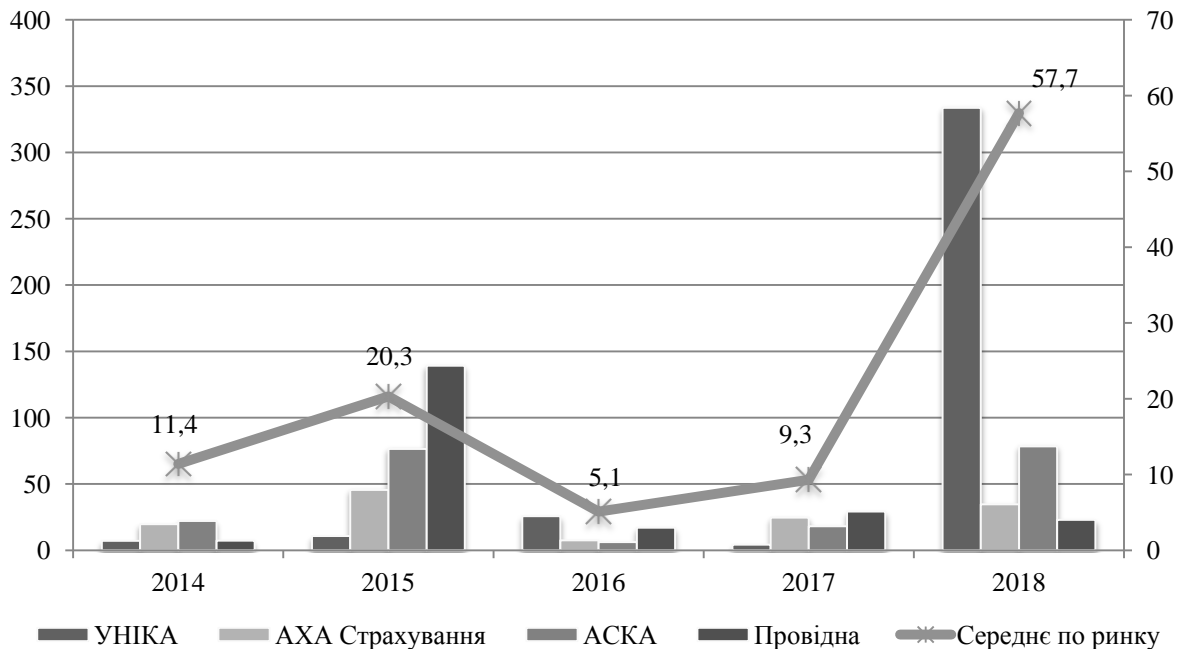


Рис. 1. Динаміка рівня страхових виплат з добровільного страхування майна в Україні у 2014–2018 рр., %

Протягом 2014–2018 рр. рівень страхових виплат постійно коливався, хоча у 2016–2018 рр. можна відзначити певну висхідну динаміку: з 5,1% у 2016 р. до 57,7% у 2018 р. Щодо наведених даних компаній-лідерів ринку страхових послуг з добровільного страхування майна, то у різні періоди рівень страхових виплат був різний, однак у 2018 р. лідером стала СК «УНІКА», де досліджуваний показник склав 333,6% рівня страхових премій цього ж

року. Це дозволяє зробити висновок, що страхові компанії України, які займаються наданням страхових послуг з добровільного страхування майна, виконують свої зобов'язання на належному рівні.

Деталізуючи показники функціонування ринку страхування майна за окремими його сегментами слід дослідити детально показники їх функціонування (рис. 2 і рис. 3 відповідно).

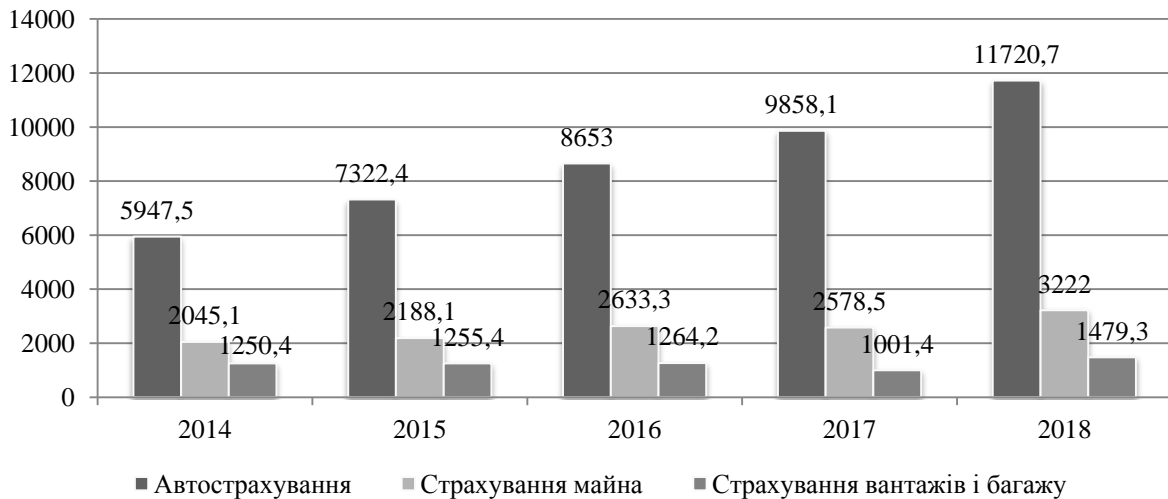


Рис. 2. Динаміка обсягів чистих страхових премій за сегментами ринку страхування майна в Україні у 2014–2018 рр., млн. грн. [5; 6; 7; 8; 12]

Протягом досліджуваного періоду з-поміж сегментів ринку страхування майна відзначається суттєва перевага автострахування (рис. 2): за даним видом обсяг чистих страхових премій на кінець 2018 р. склав 11720,7 млн грн., що на 5773,2 млн грн. більше аналогічного показника 2014 року.

Другим за обсягами є сегмент страхування

майна, по якому досліджуваний показник також демонструє висхідні тенденції з позитивним відхиленням на кінець досліджуваного періоду +1176,9 млн грн. Найменшим за обсягами, але зі стабільною тенденцією до зростання, є сектор страхування вантажів і багажу, де зростання на кінець 2018 р., порівняно з 2014 р., склало 18,4%.



Рис. 3. Динаміка обсягів чистих страхових виплат за сегментами ринку страхування майна в Україні у 2014–2018 рр., млн. грн. [5; 6; 7; 8]

Чисті страхові виплати за сегментами ринку страхування майна (рис. 3) демонструють динаміку, подібну до чистих страхових премій: превалювання ринку автострахування з позитивною динамікою досліджуваного показника +2879,7 млн грн.; зростання чистих страхових виплат зі страхування майна на кінець 2018 р. на 1239,9 млн грн.; незначні за обсягами страхові виплати у сегментів страхування вантажів і багажу, що відзначаються зростанням у 2017 р. порівняно з 2016 р. на 328,6 млн грн. і зниження у 2018 р. до 119,3 млн грн.

Розглянуті сегменти ринку страхування майна демонструють цілком очікувані тенденції, адже в більшості випадків автострахування та страхування вантажів і багажу здійснюється на обов'язковій основі, тоді як страхування майна переважно здійснюється на добровільних засадах.

Для уточнення ролі кожного з сегментів ринку страхування майна дослідимо питому вагу автострахування, страхування майна та страхування вантажів і багажу у структурі чистих страхових премій і чистих страхових виплат (табл. 7).

Таблиця 7

Питома вага окремих сегментів ринку страхування майна у структурі чистих страхових премій і чистих страхових виплат страхового ринку України у 2014–2018 рр., %

Джерело: [5; 6; 7; 8]

Показник	Рік	Автострахування	Страхування майна	Страхування вантажів і багажу
Чисті страхові премії	2014	32,0	11,0	6,7
	2015	32,8	9,8	5,6
	2016	32,7	10,0	4,8
	2017	34,6	9,0	3,5
	2018	34,0	9,4	4,3
Відхилення (+,-)		+2,0	-1,6	-2,4
Чисті страхові виплати	2014	56,1	3,5	0,0
	2015	40,5	5,6	0,0
	2016	43,3	1,7	4,6
	2017	46,8	2,5	0,6
	2018	45,2	11,4	1,0
Відхилення (+,-)		-10,9	+7,9	+1,0

Протягом 2014–2018 рр. питома вага досліджуваних сегментів ринку страхування майна у структурі страхових премій і страхових виплат на ринку страхування України (табл. 7) зафіксувала тенденції, в цілому неспівставні з абсолютними показниками їх функціонування (рис. 2 і рис. 3). Так, якщо за абсолютним вимірником вони всі демонстрували висхідні тенденції, то за відносним їх функціонування є доволі суперечливим. Зокрема, ринок автострахування, який відзначався стійкою позитивною динамікою, у структурі показників функціонування страхового ринку України на кінець 2018 р. продемонстрував зростання на 2 % по чистих страхових преміях і зниження рівня чистих страхових виплат на 10,9 %. Оберненими є тенденції розвитку ринку страхування майна: питома вага чистих страхових премій знизилася на 1,6 %, а чистих страхових виплат – зросла на 7,9 %. Подібними є зміни і по страхуванню вантажів і багажу: зниження рівня питомої ваги чистих страхових премій на 2,4 % та збільшення чистих страхових виплат на 1,0 % на кінець

досліджуваного періоду.

Таким чином, ринок страхування майна в Україні є доволі нестабільним. Однією з причин цього коливання у секторі страхування фізичних осіб, питома вага якого у загальному обсязі страхового ринку держави у різні періоди складає в середньому 35,6 %. Саме даний сектор є найзалежнішим від економічних коливань.

Зважаючи на досвід зарубіжних країн, а також виходячи з економічних умов, що нині склалися в Україні, доцільно виокремити наступні перспективні моменти розвитку майнового страхування в Україні (рис. 4).

Для вирішення зазначених на рис. 4 проблем варто здійснити наступні кроки у вітчизняному майновому страхуванні:

- розробити прийнятні правила діяльності страховиків майнового сегменту страхових послуг;

- створити дієвий механізм комунікацій з населенням для підвищення їх страхової культури, зокрема через засоби масової інформації;

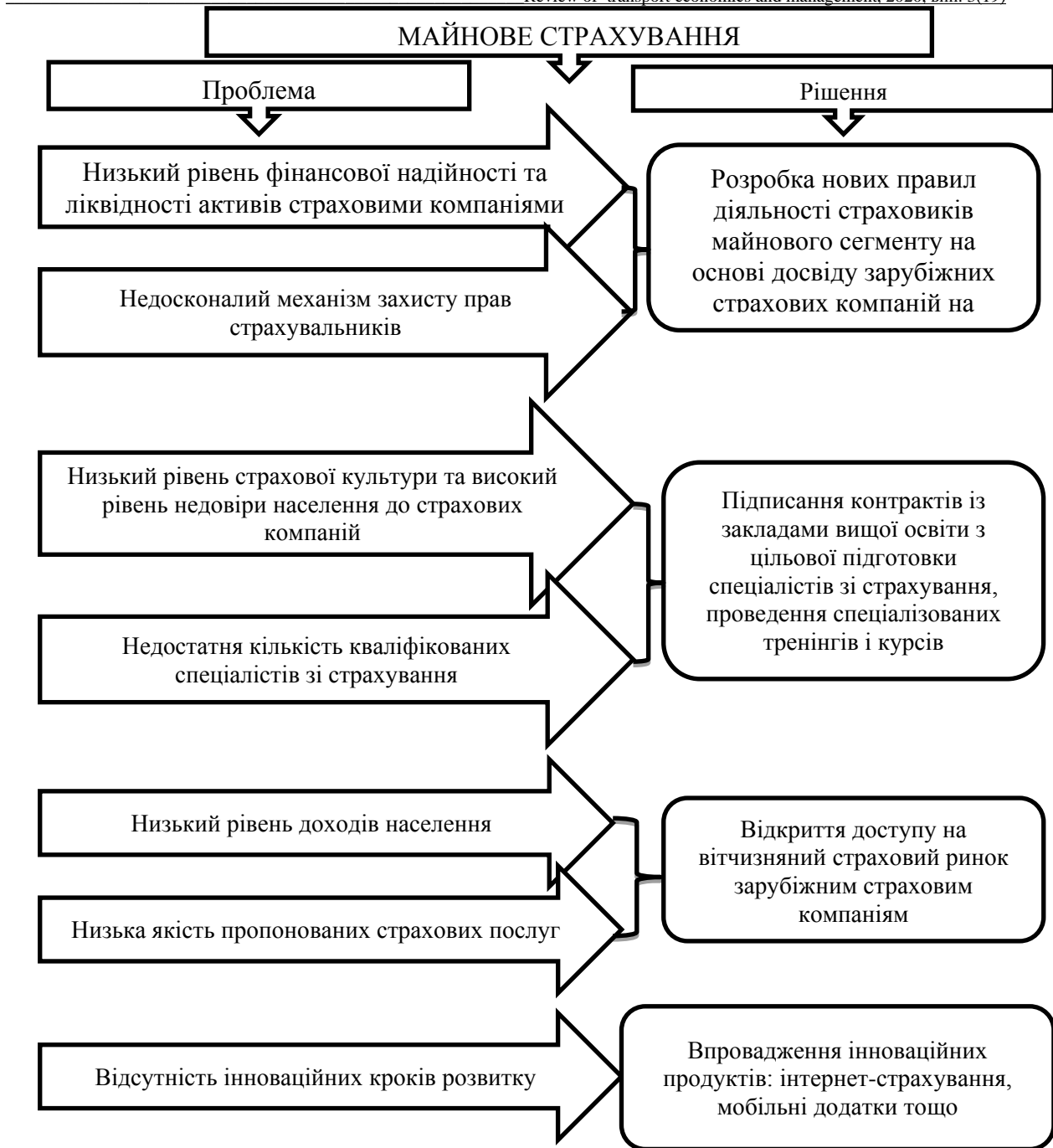


Рис. 4. Ключові шляхи подолання проблемних аспектів майнового страхування в Україні

- провести масштабні зміни у системі підготовки та забезпечення кадрами страхових компаній, шляхом підписання контрактів з вищими навчальними закладами або організацією тренінгів та курсів відповідного профілю, що дасть можливість залучити на вітчизняний страховий ринок висококваліфікованих спеціалістів (актуаріїв, сюрверів, брокерів та інших);

- розширити коло предметів страхування

майна громадян та зробити правила страхування в даному сегменті більш гнучкими, враховуючи досвід Німеччини;

- впроваджувати інноваційні підходи провадження діяльності, створюючи програмні додатки до смартфонів. Це полегшить комунікацію між сторонами страхового договору, зробить процес укладання угод простішим і швидшим, а також сприятиме збільшенню обсягів надання послуг за рахунок

зручності процесу страхування та значно нижчих цін порівняно з продажами у звичайному режимі;

- залучення іноземного капіталу: відкриття доступу зарубіжних страхових компаній на національний ринок сприятиме припливу іноземного капіталу і в інші галузі, а також стимулюватиме конкуренцію. Це призведе до варіативності тарифів на страхові послуги та спонукатиме фізичних і юридичних осіб до страхування.

Висновки

Зважаючи на окреслений стан функціонування ринку майнового страхування України й окремі висвітлені недоліки, варто означити коло перспективних напрямів

розвитку даного сегменту страхування, серед яких пріоритетними слід вважати перегляд й удосконалення нормативної бази і правил ведення страхової діяльності, підвищення рівня страхової культури й освіченості серед населення, проведення діджиталізації ринку страхування в цілому та майнового страхування зокрема, а також залучення іноземних страховиків для створення здорового конкурентного середовища та здешевлення страхових продуктів. Зазначені перспективні напрями розвитку майнового страхування в Україні сприятимуть підвищенню рівня його популярності та доступності для страхувальників.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Войнова Є.І. Світовий ринок страхових послуг. Науковий портал «ResearchGate». URL: https://www.researchgate.net/publication/325075710_SVITOVIIJ_RINOK_STRANOVIH_POSLUG (дата звернення 12.04.2020)
2. Гавриленко В. Оперативно та за потребою: головні тенденції на страховому ринку України – 2019. URL: <https://mind.ua/openmind/20195913-operativno-ta-za-potreboyu-golovni-tendenciyi-na-strahovomu-rinku-ukrayini-2019> (дата звернення 12.04.2020)
3. Золотарьова О.В. Ключові тенденції та пріоритети розвитку ринку страхових послуг в Україні. Економіка і суспільство. 2017. № 11. С. 413–420.
4. Мамчур Р.М. Основні тенденції розвитку майнового страхування в сільському господарстві. Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Сер. : Економіка, аграрний менеджмент, бізнес. 2013. Вип. 181 (4). С. 237–243.
5. Підсумки діяльності страхових компаній за 2015 рік // Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. URL: https://www.nfp.gov.ua/files/DepFinMon/zvitni_dani/sk_%202015.pdf (дата звернення 10.04.2020)
6. Підсумки діяльності страхових компаній за 2016 рік // Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. URL: https://nfp.gov.ua/files/sk_%202016.pdf (дата звернення 10.04.2020)
7. Підсумки діяльності страхових компаній за 2017 рік // Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. URL: <https://forinsurer.com/files/file00634.pdf> (дата звернення 10.04.2020)
8. Підсумки діяльності страхових компаній за 2018 рік // Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. URL: https://www.nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/2018_rik/2018/sk_%202018.pdf (дата звернення 10.04.2020)
9. Рейтинг страхових компаній за 12 місяців 2014–2018 рр. Форіншурер страхування. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/14/12/24> (дата звернення 10.04.2020)
10. Романовська Ю.А., Яковенко К.А. Аналіз ринку майнового страхування в Україні. Економіка та суспільство. 2017. № 13. С. 1207–1212.
11. Слободянюк О.В., Толкачева Г.В. Страхування як запорука відшкодування збитків при пошкодженні та втраті майна. Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. 2016. Т. 15, вип. 1. С. 202–221.
12. Страховий ринок України у 2018 році / Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері фінансових послуг в Україні URL: http://nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/sk_%202013.pdf (дата звернення 10.04.2020)
13. Chehui, Zhangjiwu (2011) The Development Mode of Chinese Property Insurance After Financial Crisis Period. Procedia Engineering. Volume 152011Pages 4978-4982. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187770581102426X?via%3Dihub#!> (дата звернення 15.04.2020)

БАРАБАШ Л.В.*

*кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов, банковского дела и страхования, Уманский национальный университет садоводства, e-mail: Lesly-z@ukr.net

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ РЫНКА СТРАХОВАНИЯ ИМУЩЕСТВА В УКРАИНЕ

Современный страховой рынок Украины, по сравнению с зарубежными странами, демонстрирует достаточно невысокие показатели развития. Однако роль страхования в финансовом развитии государства является одной из определяющих, ведь именно за его счет возможно достичь равномерного распределения и перераспределения финансовых ресурсов, обеспечить уменьшение объемов государственных расходов в случае наступления непредвиденных ситуаций и эффективное развитие социальной защиты. **Цель.** Целью статьи является исследование состояния и особенностей функционирования рынка страхования имущества в Украине на современном этапе. В результате проведенного исследования стало возможным выделение проблемных моментов осуществления страховой деятельности в целом и страхования имущества частности. Это позволило обозначить перспективы оптимизации деятельности данного сегмента страхового рынка страны. **Методика.** В ходе исследования использовались следующие методы: диалектический - для выяснения важности изучаемого вопроса среди ученых; горизонтального анализа - для рассмотрения динамики показателей функционирования рынка страхования имущества по отдельным видам объектов страхования; метод вертикального анализа - для определения роли сектора имущественного страхования на страховом рынке Украины; метод индукции - для формулирования выводов. **Результаты.** В статье проанализированы показатели деятельности страхового рынка Украины и определены основные тенденции его развития. С критической позиции была проведена оценка особенностей функционирования сектора страхования имущества: как внутри сегмента по видам объектов страхования, так и в общем, на фоне других видов страхования. Проведенный анализ позволил обозначить проблемные моменты и недостатки осуществления страховой деятельности сектора имущественного страхования, что способствовало разработке предложений по совершенствованию страховой деятельности в сфере имущественного страхования. **Практическая значимость.** Применение на практике предложенных методов уменьшения пробелов в страховании имущества позволит нарастить потенциал страхового рынка государства и способствовать росту уровня доверия населения к страхованию как инструменту собственной безопасности и выравнивания финансового положения в случае наступления непредвиденных событий.

Ключевые слова: страховая компания; страховой рынок Украины; страхование имущества; имущественное страхование; страховая премия; страховые выплаты; добровольное страхование имущества

BARABASH L.V.*

*Ph.D. in Economics, Associate Professor of the Department of Finance, Banking and Insurance, Uman National University of Horticulture, e-mail: Lesly-z@ukr.net.

UKRAINIAN PROPERTY INSURANCE MARKET PERFORMANCE

The modern insurance market of Ukraine, in comparison with foreign countries, shows rather low development indices. However, the role of insurance in the financial development of the state is one of the determining factors, as it is possible to achieve equal distribution and redistribution of financial resources, to ensure reduction of state expenses in case of emergency situations and effective development of social protection. **Purpose.** The purpose of the article is the research of a condition and features of functioning of the property insurance market in Ukraine at the present stage. As a result of the conducted research it became possible to emphasize the problem points of insurance activity performance as a whole and property insurance in particular. It has allowed to designate prospects of optimization of activity of the given segment of the national insurance market. **Methodology.** In course of the research the following methods were used: dialectical method – to clarify the importance of the studied issue among the scientists; horizontal analysis method – to consider the dynamics of indices of property insurance market performance by certain types of insurance objects; vertical analysis method – to determine the role of property insurance sector in the insurance market of Ukraine; induction method – to draw conclusions. **Results.** Indices of the insurance market activity in Ukraine are analyzed and the basic tendencies of its development are defined in the article. From the critical position the peculiarities of functioning of the property insurance sector were assessed: both within the segment by types of insurance objects and in general, against the background of other types of insurance.

The analysis made it possible to identify the problematic aspects and drawbacks of the property insurance activity that contributed to the development of offers on improvement of insurance activity in the property insurance sector.

Practical significance. The practical application of the proposed methods of reducing gaps in property insurance would make it possible to increase the potential of the state insurance market and facilitate the growth of the level of confidence of the population in insurance as an instrument of their own security and equalization of their financial position in case of unexpected events.

Keywords: insurance company; insurance market of Ukraine; property insurance; insurance premium; insurance payments; optional property insurance.

REFERENCES

1. Vojnova Je.I. Svitovij rynek strakhovykh poslugh. Naukovyj portal «ResearchGate». URL: https://www.researchgate.net/publication/325075710_SVITOVIJ_RINOK_STRAHOVIH_POSLUG (data zvernennja 12.04.2020)
2. Ghavrylenko V. (2019) Operatyvno ta za potreboju: gholovni tendenciji na strakhovomu rynku Ukrainy – 2019. URL: <https://mind.ua/openmind/20195913-operativno-ta-za-potreboju-golovni-tendenciyi-na-strahovomu-rinku-ukrayini-2019> (data zvernennja 12.04.2020)
3. Zolotarjova O.V. (2017) Ključovi tendenciji ta priorytety rozvytku rynku strakhovykh poslugh v Ukraini. *Ekonomika i suspiljstvo*. 2017. № 11. S. 413–420.
4. Mamchur R.M. (2013) Osnovni tendenciji rozvytku majnovogho strakhuvannja v siljskomu ghosподarstvi. *Naukovyj visnyk Nacionaljnogho universytetu bioresursiv i pryrodokorystuvannja Ukrainy*. Ser. : Ekonomika, aghramyj menedzhment, biznes. 2013. Vyp. 181 (4). S. 237–243.
5. Pidsumky dijajnosti strakhovykh kompanij za 2015 rik // Oficijnyj sajt Nacionaljnoji komisiji, shho zdijsnjuje derzhavne reghuljuvannja u sferi ryнкiv finansovykh poslugh. URL: https://www.nfp.gov.ua/files/DepFinMon/zvitni_dani/sk_%202015.pdf (data zvernennja 10.04.2020)
6. Pidsumky dijajnosti strakhovykh kompanij za 2016 rik // Oficijnyj sajt Nacionaljnoji komisiji, shho zdijsnjuje derzhavne reghuljuvannja u sferi ryнкiv finansovykh poslugh. URL: https://nfp.gov.ua/files/sk_%202016.pdf (data zvernennja 10.04.2020)
7. Pidsumky dijajnosti strakhovykh kompanij za 2017 rik // Oficijnyj sajt Nacionaljnoji komisiji, shho zdijsnjuje derzhavne reghuljuvannja u sferi ryнкiv finansovykh poslugh. URL: <https://forinsurer.com/files/file00634.pdf> (data zvernennja 10.04.2020)
8. Pidsumky dijajnosti strakhovykh kompanij za 2018 rik // Oficijnyj sajt Nacionaljnoji komisiji, shho zdijsnjuje derzhavne reghuljuvannja u sferi ryнкiv finansovykh poslugh. URL: https://www.nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/2018_rik/2018/sk_%202018.pdf (data zvernennja 10.04.2020)
9. Rejtyng strakhovykh kompanij za 12 misjaciv 2014–2018 rr. Forinsurer strakhuvannja. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/14/12/24> (data zvernennja 10.04.2020)
10. Romanovsjka Ju.A., Jakovenko K.A. (2017) Analiz rynku majnovogho strakhuvannja v Ukraini. *Ekonomika ta suspiljstvo*. 2017. № 13. S. 1207–1212.
11. Slobodjanjuk O.V., Tolkacheva Gh.V. (2016) Strakhuvannja jak zaporuka vidshkoduvannja zbytkiv pry poshkodzhenni ta vtrati majna. *Rynkova ekonomika: suchasna teorija i praktyka upravlinnja*. 2016. T. 15, vyp. 1. S. 202–221.
12. Strakhovyj rynek Ukrainy u 2018 roci / Nacionaljna komisija, shho zdijsnjuje derzhavne reghuljuvannja u sferi finansovykh poslugh v Ukraini URL: http://nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/sk_%202013.pdf (data zvernennja 10.04.2020)
13. Chehui, Zhangjiwu (2011) The Development Mode of Chinese Property Insurance After Financial Crisis Period. *Procedia Engineering*. Volume 152011Pages 4978-4982. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187770581102426X?via%3Dihub#!> (data zvernennja 15.04.2020)

Стаття надійшла до редакції: 18.04.2020

Received: 18 April 2020

УДК 330.001.76

ЧЕЛОВАНЬ С.В.*

* Здобувач кафедри обліку та аудиту ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», e-mail: chelovan.sv@gmail.com

МЕТОДИ ТА ІНСТРУМЕНТИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Мета. Провести аналіз факторів впливу на інноваційну діяльність промислових підприємств шляхом обґрунтування комплексу заходів та на їх основі сформувати групи методів, які найбільш доцільно використовувати для зниження інноваційних ризиків. **Методика.** Для вирішення поставленої мети у роботі використано такі методи дослідження: експертне оцінювання (для узагальнення та аналізу факторів впливу на інноваційну діяльність підприємства), імітаційне моделювання. **Результати.** У роботі сформовано групи методів, які найбільш доцільно використовувати для зниження інноваційних ризиків. **Наукова новизна.** Запропоновано методи оцінки та управління інноваційними ризиками за допомогою ефективності інноваційних проєктів та фінансового стану підприємства. **Практична значимість.** Використання запропонованої методики дозволить керівництву при ухваленні рішення про вибір методу управління ризиком забезпечити його прийнятність для реалізації в виробництво і підвищення інноваційного потенціалу підприємства.

Ключові слова: інноваційна діяльність; промислові підприємства; імітаційне моделювання; ризики; методи зниження

Постановка проблеми

Важливою умовою управління інноваційним ризиком промислових підприємств є впровадження та застосування комплексу заходів стратегічного, тактичного і оперативного характеру, що дозволить вирішувати існуючі проблеми управління ризиками та приймати обґрунтовані управлінські рішення. Важливим елементом впливу на інноваційну діяльність промислових підприємств є обґрунтування комплексу заходів та на їх основі формування групи методів, які найбільш доцільно використовувати для зниження інноваційних ризиків. Адже правильне визначення ключових факторів впливу являється найпершим кроком до ефективного управління ризиками при здійсненні інноваційної діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженням факторів впливу на інноваційну діяльність промислових підприємств займалась значна кількість вітчизняних вчених-економістів, таких як Д. М. Стеченко, Б. Ф. Заблоцький, М. А. Йохна, В. В. Стадник, Т. А. Ісмаїлов, Г. С. Гамід, В. А. Василенко та інші.

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

Метою статті є аналіз факторів впливу на інноваційну діяльність промислових підприємств шляхом обґрунтування комплексу заходів та на їх основі сформувати групи методів, які найбільш доцільно використовувати для зниження інноваційних ризиків

Виклад основного матеріалу

Наявність ризиків обумовлює об'єктивну необхідність управління ними. Управління ризиками складається, як правило, в ухиленні від ризику; якщо це неможливо, то - в розробці заходів по мінімізації його величини або наслідків. Мета управління ризиками в загальному вигляді визначається як забезпечення сталого розвитку підприємства в умовах мінливого зовнішнього середовища і мінімізація можливих фінансово-економічних втрат внаслідок настання конкретного ризикового події при реалізації інновацій. Враховуючи те, що розраховані показники, що характеризують інноваційний ризик, відповідають нормативним значенням, слід

зробити висновок щодо прийнятності інноваційного проекту для реалізації. Реалізація такого проекту забезпечує отримання підприємством запланованих вигід і збільшення його інноваційного потенціалу. Якщо в ході аналізу зроблено висновок про те, що великий рівень ризику робить проект неприйнятним, слід або відмовитися від реалізації проекту, або (якщо реалізація проекту є досить пріоритетною) здійснити заходи з управління ризиком, спрямовані на зниження ризику або ухилення від нього. Успішна реалізація заходів з управління інноваційним ризиком забезпечує отримання запланованих показників по проекту і його позитивний вплив на інноваційний потенціал підприємства.

Під управлінням інноваційним ризиком слід розуміти комплекс заходів стратегічного, тактичного і оперативного характеру, спрямованих на процес інноваційної діяльності та мають на меті зведення можливих ризиків до нуля або ж мінімізацію їх негативного впливу на кінцевий результат інновацій в разі неможливості повного уникнення ризику.

Завданнями управління інноваційними ризиками з метою збільшення інноваційного потенціалу підприємства повинні бути:

на оперативному рівні:

- 1) виявлення потенційних ризиків, ймовірності виникнення і можливих наслідків їх прояву;
- 2) виявлення основних джерел виникнення ризику;

на тактичному рівні:

- 1) уникнення ризиків;
- 2) мінімізація можливості прояву кожного можливого виду ризику;
- 3) зниження негативних наслідків прояву ризиків;

на стратегічному рівні:

- 1) збереження стійкого фінансового стану підприємства;
- 2) досягнення бажаного результату інноваційної діяльності;
- 3) збільшення інноваційного потенціалу підприємства.

Рішення поставлених завдань забезпечується за допомогою методів управління ризиками. В економічній літературі представлено безліч підходів до управління ризиками на підприємстві. Це дозволяє зробити висновок про те, що існує безліч поглядів на питання методичного

забезпечення процесу управління інноваційним ризиком. У деяких випадках одного й того ж за економічним змістом методу різними авторами даються різні назви, що не забезпечує ясності у виборі адекватного методу управління (зниження) ризику в кожному конкретному випадку [4].

Вплинути на дію об'єктивних чинників неможливо, так само як і передбачити час і можливість прояву чистих ризиків. Виняток в деякій мірі становить виробничий ризик, оскільки підприємство може забезпечити безпечні умови роботи шляхом дотримання правил і техніки безпеки, належного контролю за станом обладнання, його своєчасної діагностики та ремонту.

Тому в сучасних умовах підприємствам слід приділяти особливу увагу аналізу та управління такими видами ризиків: кредитний, процентний, валютний, виробничий (в тій його частині, яка залежить від дій самого підприємства), ризик ліквідності [2].

Для управління ризиками, з якими найчастіше стикаються підприємства при здійсненні інноваційної діяльності та які найбільш часто виступають як прояв інноваційного ризику - виробничим, кредитним, процентним, валютним ризиком і ризиком ліквідності - слід застосовувати такі інструменти управління ризиками [3]:

- 1) самострахування - шляхом створення резервів для покриття можливих збитків;
- 2) лімітування - через встановлення лімітів на здійснення найбільш ризикових операцій;
- 3) диверсифікація - шляхом розподілу наявних ресурсів між активами за тими напрямками, ймовірність настання збитків за якими менше, ніж за альтернативним;
- 4) комбінація розглянутих вище методів.

Аналізуючи викладений вище матеріал, слід виділити такі групи методів, які найбільш доцільно використовувати для зниження інноваційних ризиків [1]:

- 1) група методів, використання яких передбачає залучення інструментів і ресурсів для зниження ступеня ризику або його негативного впливу на кінцевий результат із зовнішнього оточення підприємства;
- 2) група методів, використання яких можливе за рахунок використання внутрішніх ресурсів та інструментів, що знаходяться в розпорядженні самого підприємства.

До групи першої методів слід віднести такі:

1) страхування (передача відповідальності на сторону, наприклад, страхової компанії) - метод зниження ризику шляхом перетворення випадкових збитків у відносно невеликі або разові витрати [6, с. 88];

2) розподіл ризику між декількома учасниками - є різновидом страхування, при якому можливий збиток розподіляється між кількома учасниками таким чином, що можливі втрати кожного з учасників відносно невеликі [7];

3) утримання ризику шляхом передачі відповідальності інвестору.

До другої групи методів слід віднести такі:

1) самострахування (резервування коштів), прийняття ризику на себе - створення підприємством, які планують реалізацію інновацій, цільового резервного фонду для покриття можливих збитків при реалізації проекту;

2) запобігання ризикам, відмова від ризиків шляхом відмови від ризикованого напрямки діяльності, ризикованого джерела фінансування, ненадійних партнерів і постачальників і т. д.;

3) збір додаткової інформації для розробки заходів щодо зниження ступеня і розміру ризику, попередження ризику, а також встановлення допустимого (прийняттого) розміру ризику;

4) компенсація - припускає використання методів стратегічного планування діяльності, планування зовнішньоекономічної ситуації, моніторингу соціально-економічного та правового середовища, активного маркетингу з метою формування потенційного попиту на

планований до виробництва інноваційний продукт;

5) диверсифікація ризиків - передбачає вкладення коштів в два і більше альтернативних проектів таким чином, щоб втрати по одному проекту були компенсовані прибутком за іншими проектами, що, в кінцевому підсумку, призводить до зниження можливих збитків.

Дані методи, щоб забезпечити зниження інноваційних ризиків, слід використовувати на оперативному, тактичному і стратегічному рівнях реалізації інновацій. Деякі з методів можуть застосовуватися на кожному рівні управління інноваційним ризиком [5].

Висновки

В результаті проведеного дослідження можна виявити, що сутність методичного підходу для оцінки та управління інноваційними ризиками полягає в безперервному аналізі величини інноваційного ризику за допомогою традиційних методів оцінки ризику, ефективності інноваційних проектів та фінансового стану підприємства, методів імітаційного моделювання.

Отримані результати аналізу інноваційних ризиків служать підставою при ухваленні рішення про вибір методу управління ризиком для того, щоб забезпечити його прийнятність для реалізації в виробництво і підвищення інноваційного потенціалу підприємства. Якщо управління інноваційним ризиком не забезпечить його зниження до прийняттого рівня, підприємство відмовляється від реалізації такого інноваційного проекту, запобігаючи тим самим збитки і ймовірність зниження свого інноваційного потенціалу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Василенко В. О. Інноваційний менеджмент: Навчальний посібник / В. О. Василенко, В. Г. Шматько. – К.: ЦУЛ, Фенікс, 2003. – 440 с.
2. Липсиц И. В. Инвестиционный проект : методы подготовки и анализа: учебно-справочное пособие / И. В. Липсиц, В. В. Косов. – М. : БЕК, 1996. – 304 с.
3. Стеченко Д. М. Інноваційні форми регіонального розвитку : Навч. посіб. – К. : Вища шк., 2002. – 254 с.
4. Мескон М. Х. Основы менеджмента / М. Х. Мескон, М. Альберг, Ф. Хедоури. – М. : Дело, 1994. – 701 с.
5. Гольдштейн Я. Г. Инновационный менеджмент : Учеб. пособ. / Я. Г. Гольдштейн. – Таганрог : Изд-во ТРТУ, 1998. – 132 с.
6. Риск-анализ инвестиционного проекта: учебник для вузов / Под ред. М. В. Грачёвой. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. – 351 с.
7. Витлинский В. В. Рискология в экономике и предпринимательстве: Монография / В. В. Витлинский, Г. И. Великоиваненко. – К. : КНЕУ, 2004. – 293 с.

ЧЕЛОВАНЬ С.В.*

* Соискатель кафедры учета и аудита ГВУЗ «Приазовский государственный технический университет», e-mail: chelovan.sv@gmail.com

МЕТОДЫ И ИНСТРУМЕНТЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Цель. Провести анализ факторов влияния на инновационную деятельность промышленных предприятий путем обоснования комплекса мер и на их основе сформировать группы методов, которые наиболее целесообразно использовать для снижения инновационных рисков. **Методика.** Для решения поставленной цели в работе использованы следующие методы исследования: экспертное оценивание (для обобщения и анализа факторов влияния на инновационную деятельность предприятия). **Результаты.** В работе сформированы группы методов, которые наиболее целесообразно использовать для снижения инновационных рисков. **Научная новизна.** Предложены методы оценки и управления инновационными рисками с помощью эффективности инновационных проектов и финансового состояния предприятия, методов имитационного моделирования. **Практическая значимость.** Использование предложенной методики позволит руководству при принятии решения о выборе метода управления риском обеспечить его приемлемость для реализации в производство и повышение инновационного потенциала предприятия.

Ключевые слова: инновационная деятельность; промышленное предприятия; имитационное моделирование; риски; методы снижения.

SVETLANA CHELOVAN*

*Applicant of the Department "Accounting and Audit", SHEE "Priazovsky State Technical University", e-mail: chelovan.sv@gmail.com,

METHODS AND TOOLS OF RISK MANAGEMENT IN CARRYING OUT INNOVATIVE ACTIVITY

Goal. Conduct an analysis of the factors influencing the innovation activity of industrial enterprises by justifying a set of measures and on this basis to form groups of methods that are most appropriate to use to reduce innovation risks. **Method.** To solve this goal, the following research methods were used in the work: expert evaluation (to summarize and analyze the factors of influence on the innovation activity of the enterprise), simulation modeling. **Results.** There are groups of methods that are most appropriate to use to reduce innovation risks. **Scientific novelty.** Methods of estimation and management of innovative risks by means of efficiency of innovative projects and financial condition of the enterprise, methods of imitation modeling are offered. **Practical importance.** The use of the proposed methodology will allow management to make a decision on the choice of risk management method to ensure its acceptability for implementation in the production and increase the innovative potential of the enterprise.

Keywords: innovative activity; industrial enterprises; simulation modeling; risks; reduction methods.

REFERENCES

1. Vasilenko V. O. (2003) *Innovatsiyiny menedzhment: Navchalnyy posibnik [Innovation Management: A textbook]*. Kyiv: TsUL, FenIks. [in Ukrainian];
2. Lipsits I. V. (1996) *Investitsionnyy projekt : metodyi podgotovki i analiza: uchebno-spravochnoe posobie [Investment project: methods of preparation and analysis: study guide]* Moscow: BEK. [in Russian]
3. Stechenko D.M. (2002) *Innovatsiyini formi regionalnogo rozvitku [Innovative forms of regional development]* Kyiv: Vischa shk. [in Ukrainian]
4. Meskon M. H. (1994) *Osnovyi menedzhmenta [Management Basics]* Moscow: Delo. [in Russian]
5. Goldshteyn Ya. G. (1998) *Innovatsionnyy menedzhment [Innovation Management: A textbook]*. Taganrog: Izd-vo TRTU. [in Russian]
6. Grachyova M. (Eds.). (2001) *Risk-analiz investitsionnogo proekta [Risk analysis of an investment project]*. Moscow: YuNITI-DANA. [in Russian]
7. Vitlinskiy V., & Velikoivanenko G. (2004) *Riskologiya v ekonomike i predprinimatelstve [Riskology in economics and entrepreneurship]*. – Kyiv: KNEU. [in Russian].

Стаття надійшла до редакції: 17.04.2020

Received: 17 April 2020

ПОВЕДІНКОВА ЕКОНОМІКА

УДК 330.33

PARIMAL CHANDRA BISWAS ^{1*}, DILIP KUMAR CHAKRABORTY ^{2*}

1* Ph.D., Professor, School of Management, Adamas University, Kolkata, India

2* Ph.D. Research Scholar, Adamas University, Kolkata, India

A STUDY OF ORGANIZATIONAL CULTURE IN MANUFACTURING INDUSTRIES IN THE ROYAL KINGDOM OF BHUTAN

Research Objectives. The researchers have put following major objectives in the study, which contribute to Industrial Relations, Human Resource Management and overall performance of the manufacturing industries in Bhutan. 1. To study Organizational Culture (OC) in manufacturing industries in Bhutan. 2. To do comparative analysis of OC in manufacturing industries of different ownership in Bhutan. **Research Results.** Study of OC show that “Human Relations” culture in the companies is at high level though “Rational Goal” culture and “Internal Process” culture needs to be changed for better because the way how organizations do things has never changed very much. They do not have cultivated properly “Open Systems” culture. The comparative analysis of OC in three manufacturing industries of different ownership shows that “Human Relations”, “Rational Goal”, “Internal Process” cultures are better cultivated in the private company than in both of the government owned company and the Joint venture. **Practical Significance of the Research.** The practical significance of the work lies in the fact that the results of the research can be used to reorient the Industrial Relations and Human Resource Management practices in Bhutan towards an innovative path of development. Innovative ideas, practices and recommendations in the study can be used to improve the Organizational Culture, Organizational Behavior, Industrial Relations, which will lead to better performance of the company in terms of higher efficiency and effectiveness on the one hand and on the other hand higher social and emotional well-being of employees, which are the part of national goal of GNH in Bhutan. The results of the research are of interest to Industrial Relations’ specialists, lawyers, as well as for management people, who are engaged in collective agreement practices and social regulation of labor Relations. Research materials can be used in the process of teaching Personnel Management, Industrial Relations, Organizational behavior and other applied disciplines.

Keywords: Bhutan, Organizational Culture, Human Relations, manufacturing industries

Research Problem Identification

Despite the relatively strong legal framework for manufacturing industries regulations in Bhutan, working conditions are not so much developed. The results have been accidents, injuries and fatalities among people. Wages and salary level are not high. On the other hand there is no social unrest or labor strikes found in Bhutan. Having in view of the apparently conflicting views of the Industrial Relations practices of manufacturing industries the researchers have undertaken the task to understand organizational culture at the manufacturing industries.

Literature Review

Relatively little is known about Bhutan. According to Gallenkamp (2011, p.1) the kingdom of Bhutan is perhaps the most understudied country in South Asia. Few scholars like O'Flynn

and Blackman (2009), Blackman et al. (2010), Turner, Chuki, and Tshering (2011), and Ugyel (2014) have done their research on Human Resource Management of the Bhutanese Civil Service. But the literature is silent on study of Organizational Culture in manufacturing industries in Bhutan.

Research Design

The researchers have studied Organizational Culture (OC) practices in nine manufacturing industries of different ownerships in Bhutan using one set of questionnaires. Total respondents were 294 people including managers and employees. The questionnaires were framed and structured using 5 Point Likert Scale. For comparative analysis only three manufacturing industries of different ownership have been chosen for the study.

For each attribute of the Questionnaire, the common 5 point rating scale goes like this:

Strongly Disagree	-	indicated by 1	Neither Agree nor Disagree	-	indicated by 3
Disagree	-	indicated by 2	Agree	-	indicated by 4
			Strongly Agree	-	indicated by 5

Table 1

Questionnaire for studying Organizational Culture (OC)

Attributes	Questions
OC1	Important information is often not communicated to people.
OC2	People usually receive feedback on the quality of work they have done.
OC3	This company is considerate towards its employees.
OC4	Supervisors show an understanding of the people who work for them.
OC5	Everything has to be done according to the book.
OC6	People are given adequate scope to do their jobs properly.
OC7	Quality is taken very seriously here.
OC8	People are prepared to make a special effort to do a good job.
OC9	People here are under pressure to meet targets.
OC10	People have a good understanding of what the organization is trying to do.
OC11	Poor scheduling and planning often results in targets not being met.
OC12	The way this organization does things has never changed very much.
OC13	There is a lot of support for new ideas here.
OC14	Management here are quick to spot the need to do things differently.
OC15	People are strongly encouraged to develop their skills.
OC16	In this organization, time is taken to review organizational objectives
OC17	This organization is quite inward looking; it does not concern itself with what is happening in the market place.

Research Findings

Study of Organizational Culture by main domains

Cameron and Quinn's (1988) 'Competing Values Framework' suggests that there are a range of values and priorities that determine and influence a community's culture. Quinn identifies four main domains of organizational culture: Human Relations, Rational Goal, Internal Process and Open Systems. We have segmented all the questions for studying Organization Culture into four domains for further analysis.

“Human Relations” culture in the companies is cultivated at high level as 76 % respondents agree that their supervisors show an understanding of the people who work for them. “Rational Goal” culture needs to be developed as 62 % respondents believe that people here are under pressure to meet targets. “Internal process” culture needs to be changed for better as 42% respondents agree that the way organizations do things has never changed very much. 69 % respondents believe that their organizations are quite inward looking and they do not concern with what is happening in the market place. It shows that they do not have cultivated properly “Open systems” culture.

Survey of Organizational Culture (OC) by main domains

Main Domains	Questions	Total Agree, %	Total Disagree, %	Neutral, %
Human Relations Culture	OC2 People usually receive feedback on the quality of work they have done.	74	11	15
	OC3 This company is considerate towards its employees.	71	12	17
	OC4 Supervisors show an understanding of the people who work for them.	76	10	14
	OC14 Management here are quick to spot the need to do things differently.	65	14	21
	OC15 People are strongly encouraged to develop their skills.	75	11	14
Rational Goal Culture	OC7 Quality is taken very seriously here.	79	10	11
	OC8 People are prepared to make a special effort to do a good job.	79	9	12
	OC9 People here are under pressure to meet targets.	62	18	20
	OC10 People have a good understanding of what the organization is trying to do.	65	15	20
	OC16 In this organization, time is taken to review organizational objectives.	27	53	20
Internal Process culture	OC1 Important information is often not communicated to people.	37	48	15
	OC5 Everything has to be done according to the book.	77	16	7
	OC6 People are given adequate scope to do their jobs properly.	68	14	18
	OC11 Poor scheduling and planning often results in targets not being met.	37	30	33
	OC12 The way this organization does things has never changed very much.	43	36	21
Open Systems culture	OC13 There is a lot of support for new ideas here.	65	13	22
	OC17 This organization is quite inward looking; it does not concern itself with what is happening in the market place.	69	10	21

Comparative analysis of Organizational Culture in industries of different ownership

“Human Relations” culture in the Private company Lhaki Steel is developed comparably at the higher level than in the government owned company BBPL and in the joint venture BFAL as per answers of the respondents. 86 % respondents agree that their company is considerate towards its employees (OC3) in Lhaki Steel, 60% support that idea in BBPL and only 50% in BFAL. 87% respondents believe that Supervisors show an understanding of the people who work for them (OC4) in BBPL, 86% respondents in Lhaki Steel and only 65% in BFAL.

“Rational Goal” Culture in the Private company Lhaki Steel is better cultivated than in both of the government owned company BBPL and the joint venture BFAL as respondents answered. 97% respondents in Lhaki Steel believe that Quality is taken very seriously in their company (OC7), whereas it is supported by 77% in BBPL and 75% in BFAL. 72% respondents agree that people have a good understanding of what the organization is trying to do (OC10) in Lhaki Steel, whereas 60% respondents support that idea in BBPL and only 53% in BFAL.

Survey of Organizational Culture (OC) in manufacturing industries of different ownership

Main Domains	Questions	Government Company BBPL			Private Company Lhaki Steel			Joint Venture BFAL		
		TA (%)	TD (%)	N (%)	TA (%)	TD (%)	N (%)	TA (%)	TD (%)	N (%)
Human relations Culture	OC 2.	63	20	17	69	10	21	62	13	25
	OC 3	60	13	27	86	14	0	50	23	27
	OC 4	87	0	13	86	7	7	65	18	17
	OC 14	50	33	17	72	0	28	45	15	40
	OC 15	73	10	17	76	0	24	58	22	20
Rational Goals Culture	OC 7	77	7	16	97	0	3	75	15	10
	OC 8	90	3	7	90	0	10	55	28	17
	OC 9	83	3	14	63	13	24	55	10	35
	OC 10	73	20	7	83	17	0	32	30	38
	OC 16	27	57	16	21	52	27	30	40	30
Internal Process Culture	OC 1	40	47	13	38	62	0	32	48	20
	OC 5	27	13	60	69	21	10	55	13	32
	OC 6	60	17	23	72	11	17	53	17	30
	OC 11	53	33	14	38	17	45	35	33	32
	OC 12	43	37	20	34	24	42	48	27	25
Open System Culture	OC 13	53	27	20	69	7	24	50	18	32
	OC 17	64	3	33	66	10	24	53	15	32

Note: BBPL : Bhutan Boards Products Limited, Govt Owned Company
Lhaki Steel Private Limited Company
BFAL : Bhutan Ferro Alloys Limited, Joint Venture Company
TA: Total Agreed , TD: Total Disagreed, N: Neutral

“Internal Process” culture in the Private company Lhaki Steel is established comparably at the higher level than in the government owned company BBPL and in the joint venture BFAL as respondents gave their feedback. 62% respondents support that important information is communicated to people (OC1) in Lhaki Steel, whereas it is supported by 47% respondents in BBPL and 48% respondents in BFAL. 83% respondents agree that People are given adequate scope to do their jobs properly (OC6) in Lhaki

Steel, whereas 73% respondents support that idea in BBPL and only 32% in BFAL.

“Open System” culture is not cultivated properly either in the Private company Lhaki Steel or in the government owned company BBPL and in the joint venture BFAL as respondents gave their answers. 66% respondents in Lhaki Steel agree that there organization is quite inward looking and it does not concern itself with what is happening in the market place (OC17), whereas 64% respondents support that idea in BBPL and 53% in BFAL.

Conclusions

Due to good human relations among people, rooted in their national culture employees cope with life challenges more softly in order to keep and support harmony with one another and pursues happiness in life in this wonderful country. With minimum level of salaries, wages, moderate working conditions, less economic and social benefits they are content with their jobs and

management people. The comparative analysis of organization culture in manufacturing industries of different ownership shows that the private company is practicing better Organizational Culture than both of the government owned company and the Joint venture. The research proves that Bhutan is a peace seeking country and it pursues successfully Gross National Happiness as their national goal.

REFERENCES

1. Gallenkamp, M. (2011). The history of institutional change in the kingdom of Bhutan: A tale of vision, resolve, and power. *Heidelberg Papers in South Asian and Comparative Politics*, 61, 1-21.
2. Turner, M., and J, Tshering (2014), Is Democracy Being Consolidated in Bhutan? *Asian Politics & Policy Journal* Vol.6(3):pp.413-31
3. Tshering Yangden (2009), *Gender, Culture and Development: In the Paradigm of Gross National Happiness in Bhutan*, School of Social and Political Sciences, University of Canterbury, Christchurch, New Zealand.
4. Ugyen Tshewang (2015), *Civil Service HRM Reforms in a new Democracy: The case of Bhutan*, School of Management, QUT School of Business, Queensland University of Technology, Brisbane, Queensland, Australia.
5. Gross National Happiness Commission (2013). *Eleventh Five Year Plan (2013-2018): Main document- self reliance and inclusive socio-economic development*. Thimphu: GNH. Retrieved from <http://www.gnhc.gov.bt/wpcontent/uploads/2011/04/Eleventh-Five-Year-Plan.pdf>.
6. Kelly, A. (2012). Gross national happiness in Bhutan: the big idea from a tiny state that could change the world. *The Guardian*. Disponivel em: <http://www.Theguardian.com/world/2012/dec/01/bhutan-wealth-happiness-counts>.
7. Labour and Employment Act of Bhutan (2007). Retrieved from <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/bt/bt021en.pdf>.
8. Batston, E. (1988), *The Reform of Workplace Industrial Relations: Theory, Myth and Evidence*, Clarendon Press, Oxford.
9. Chalmers, Norma J. (1989), *Industrial Relations in Japan: The Peripheral Workforce*, Routledge.
10. Clegg, H.A. (1979), *The Changing System of Industrial Relations in Great Britain*, Basil Blackwell, Oxford.
11. Goodman, John (1985), *Employment Relations in Industrial Society*, Heritage Publishers, New Delhi.
12. Katz, H.C. and Kochan, T.A. (2000) *An Introduction to Collective Bargaining and Industrial Relations*. Irwin McGraw-Hill.

Стаття надійшла до редакції: 24.04.2020

Received: 24 April 2020

УДК 658.3

БАЙРАЧНА О.К.*

* аспірант кафедри «Менеджменту та інновацій», Економіко-правовий факультет, ОНУ ім. І.І. Мечникова, e-mail: gilko0701@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-2401-3685

ПРОБЛЕМИ ПРОФЕСІЙНОГО НАВЧАННЯ УПРАВЛІНСЬКОГО ПЕРСОНАЛУ В УКРАЇНІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТЕОРІЇ УКРАЇНСЬКОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

Анотація. Стабільність соціально-економічних систем нерозривно пов'язана з розвитком менеджменту та професійним навчанням управлінських кадрів. На сьогоднішній день не тільки Україна, але й весь світ переживає не тільки глобальну економічну кризу, але й методологічний занепад менеджменту. Однією з причин цього виявилось те, що власне що класичні підходи та методи менеджменту не забезпечують достовірного функціонування і становлення. **Мета.** Розглянути проблеми розвитку освіти в області управлінської освіти (менеджменту) і фактори, що впливають на цей процес. **Проблема.** Ускладнення системи менеджмент-освіти потенційно знижує її стабільність і вимагає від менеджменту нових принципів та інструментів. Головним елементом фінансового становлення є взаємозалежність членів бізнесу, і це вимагає нових підходів до менеджменту. Тобто, потрібно управління, яке гарантує еластичність підприємства до чинників зовнішнього середовища, своєчасну адаптацію до мінливих умов ведення господарської діяльності. **Методика.** Для вирішення проблем при підготовці управлінців було проаналізовано дослідження закордонних та вітчизняних науковців, запропоновано низку рекомендацій, що можуть бути використані для виведення вітчизняної управлінської освіти на достатньо високий рівень. Особливу увагу приділено підходам до формування профілів за цим напрямком підготовки, застосування інноваційних технологій в підготовці менеджера. У статті наголошується, що освітня ситуація з підготовки менеджерів сьогодні залишається невизначеною. **Результат.** У статті було розглянуто те, що освітня ситуація при підготовці управлінських кадрів сьогодні залишається невизначеною, в українському суспільстві соціальне замовлення на управлінців не відбувається. При всій очевидності на практиці саме тут виникає чимала кількість проблем. Тому менеджмент як наука і практика змушений постійно вдосконалюватися. Для вирішення питання та покращення професійної підготовки управлінських кадрів доцільно було би забезпечити наукове співробітництво з професійними асоціаціями, науково-виробничими організаціями та освітніми установами щодо формування державної моделі підготовки менеджерів з урахуванням галузевих потреб.

Ключові слова: структурно-функціональна підготовка; управлінський персонал; професіоналізація; управлінський процес; управлінська освіта

Постановка проблеми

Проблеми в підприємницькій діяльності були і раніше, але ці труднощі в діяльності менеджменту вирішувались в рамках двух-, максимально тристоронніх відносин. До що ж були значимо менша інтенсивність взаємодії суб'єктів, швидкість бізнес-процесів і проходження інформації. Катастрофічні результати по вирішенню проблем були рідкістю.

Події останніх двадцяти-двадцяти п'яти років в Україні призвели до масової підготовки управлінців в закладах різного профілю і це проблема яка існує і на сьогоднішній день. Одна із найважливіших проблем, яку слід визначити, це те, що відбулося істотне зниження рівня фундаментальної освіти, тобто зменшується питома вага

базових дисциплін, що створюють фундаментальність.

Науково - технічна революція, розвиток інформаційного суспільства, глобалізація вимагають розвитку інтелектуального потенціалу управлінців. Але інтелектуальний потенціал - це не просто множина здобутків яскравих особистостей, це постійне самовдосконалення, вимогливість як до інших, так і до себе. Нові умови господарювання вимагають нових підходів до управління, тому має особливе значення огляд докорінних змін, які відбуваються у сфері управління, оскільки триває зміна соціально-економічної системи. Постає необхідність рідше ламати стереотипи мислення, які склалися протягом тривалого часу [3, с.56-68].

Менеджмент пронизує всю організацію, торкається практично всіх сфер її діяльності. Менеджмент як сукупність принципів, методів, функцій і форм управління фірмами на Заході відомий в нашій країні давно. Однак ще десять років назад наші фахівці вважали, що його основними цілями є отримання високого прибутку і постійне випередження країн по продуктивності праці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженням факторів впливу на інноваційну діяльність промислових підприємств займалась значна кількість вітчизняних вчених-економістів, таких як Д. М. Стеченко, Б. Ф. Заблоцький, М. А. Йохна, В. В. Стадник, Т. А. Ісмаїлов, Г. С. Гамід, В. А. Василенко та інші.

В останні роки відношення до менеджменту в Україні значно змінилося. Опубліковані праці відомих теоретиків і практиків менеджменту, почалася активна підготовка керуючих управлінців. Але все ж в українському менеджменті чимало проблем [4, с.231-237].

Б.П. Будзан виділяє певні негативні сторони менеджменту в Україні, а саме:

1. Висока потреба в управлінцях.
2. Нехтування довгостроковим плануванням управління.
3. Невміння імпортувати нові технологічні прийоми.
4. Не досить високий професійний рівень директорів підприємств.
5. Низька корпоративна культура [1, с.166-181].

Г.В. Щокін наводить основні недоліки, що властиві організаційним структурам вітчизняних підприємств:

1. Непомірна централізація управління, небажання делегувати повноваження, переводити працівників апарату управління ближче до виробництва.
2. Слабка диференційованість, як відображення адміністративно-командних методів управління.
3. Надмірна чисельність й мала ефективність штабного апарату.
4. Відсутність уваги до аналізу ринку.
5. Недостатній зв'язок відділів збуту й технічного розвитку.
6. Відсутність чіткого розподілу функцій та повноважень між підрозділами організаційної структури.

7. Низька ефективність техніко-економічного планування;

8. Слабка мотивація працівників [6, с. 285].

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

Визначити основні проблеми при підготовці управлінських кадрів та їх особливості при переході від теорії на практичну діяльність при управлінні суб'єктом господарювання. Надати рекомендації задля подолання та запобігання цих проблем.

Виклад основного матеріалу

Перш за все українські підприємства, і не лише український, орієнтований на одержання прибутку. На жаль, економічна ситуація в нашій країні породжує зацикленість на грошах, нестачу творчого підходу. Звичайно є управлінці, які прагнуть покращити управлінську методу, правда у рамках своїх можливостей. Тому важливим є навчання управлінців, застосування нових методів управлінської освіти, підвищення кваліфікації топ-менеджерів. Зумовлено це тим, що рівень освіти і знань керівників даної ланки сьогодні в середньому є нижчим від рівня знань їх підлеглих, які, в основному, мають професійну освіту [5, с.65-89].

Важливою сферою діяльності менеджменту вважається професіоналізація управлінської діяльності, тобто підготовка управлінських кадрів, створення умов для їх роботи. На сьогоднішній день, економіка українських регіонів вважається економікою змішаного типу, якій необхідна професійна підготовка управлінських кадрів. Діяльність менеджменту в Україні пов'язана з особливостями економіки перехідного періоду і конкретної культурної ринкової поведінки, що ускладнює перенесення західних методів ринкового регулювання в українську економіку і вимагає формування особистої теорії розвитку менеджменту, і відповідно до цього, державної моделі підготовки управлінських кадрів.

Ускладнення системи потенційно знижує її стабільність і вимагає від менеджменту нових принципів та інструментів. Стало зрозуміло, власне що головним елементом фінансового становлення є взаємозалежність членів бізнесу, і це вимагає нових підходів до менеджменту. Тобто, потрібно управління,

яке гарантує еластичність підприємства до чинників зовнішнього середовища, своєчасну адаптацію до мінливих умов ведення господарської діяльності.

У зв'язку з цим було розглянуто більш значущі проблеми в даній сфері, пов'язані зі станом української управлінської освіти.

Перш за все хотілося би наголосити, що до різниці між такими поняттями як «освіта» та «навчання». Навчання, або ж передача знань від викладача до слухача, це не освіта, та в міру становлення передових інформаційних технологій значення навчання дуже швидко девальвує. Знання самі по собі коштують все менше і менше. Освіта ж передбачає не лише тільки передачу знань, але розвиток спеціаліста, який розуміє сутність досліджуваних процесів і явищ з ймовірністю в подальшому їх практичного використання в залежності ситуації. Це складання конкретного образу мислення.

Управлінська професійна освіта розвивалася по шляху спеціалізації. Виділилися такі напрямлення менеджменту, як інноваційний, виробничий, фінансовий менеджмент, управління персоналом та ін. Як результат, цілісне розуміння що до управління суб'єктом господарської діяльності не відбувається. Спеціалісти отримують тільки одностороннє уявлення лише тільки про одну складову системи управління та не мають належного розуміння про інтеграцію і координацію всіх її елементів.

Фундаментальна освіта управлінця повинна бути цілісною, коли дисципліни які вивчаються згідно освітньої програми не є тільки сукупністю окремих автономних курсів, а інтегровані один в одного, тобто пов'язані спільною вмотивованою функцією, методологією і міждисциплінарними зв'язками.

Однією із найважливіших характеристик управлінської освіти є системність. Системний підхід дозволяє здобувачу освіти отримати всебічне та комплексне уявлення про процеси і взаємозв'язки складових в суб'єкті та об'єкті управління. Системність знаходиться в залежності від великої кількості факторів. В першу чергу від системності рівня науки управління, основою якої вважається теорія управління.

Між тим, хотілося би зазначити що питома вага базових дисциплін, що

створюють фундаментальність (теорія управління, теорія організацій, теорія систем і ін.), в навчальних планах знижується.

Розвиток професійної управлінської діяльності в Україні відбувалося за наступними етапами: перша освіта, додаткова освіта, далі ще друга освіта, підвищення кваліфікації, перепідготовка. Ці етапи не заважали один одному, а навпаки, завдяки ним було легко виділити проблематику та методіку при підготовці управлінських кадрів. Перша освіта - основна, , тому що саме в цей період складається базовий підхід до професіоналізації, методіки ефективності управлінської діяльності та аналізу існуючих проблем. Додаткова освіта характеризувало практичну потребу знань і комплект більш актуальних проблем розвитку управління.

В Україні можна виділити 4 групи навчальних закладів, які займаються професійною підготовкою управлінських кадрів:

1. Державні економічні ЗВО.
2. Факультети галузевих державних ЗВО, спрямовані на бізнес-підготовку.
3. Бізнес-школи при ЗВО.
4. Автономні освітні установи.

До першої групи відносяться державні економічні ЗВО - які ще за радянських часів готували спеціалістів в області економіки або управління.

До другої групи входять факультети галузевих державних ЗВО, спрямовані на бізнес-підготовку. Дані факультети можна віднести до бізнес-освітніх установ умовно, тому що вони, як правило не мають необхідної методичної бази і кваліфікаційних науково-викладацьких співробітників для того, щоб їх діяльність відповідала стандартам бізнес-освіти (за винятком тих факультетів, які на формувалися для підготовки і підвищення кваліфікації управлінців (за галузями)). До третьої групи відносяться бізнес-школи при ЗВО, які володіють високим ступенем автономності від організації - засновника. Ці бізнес-школи мають можливість автономно розробляти освітні програми для вивчення, залучати до ведення занять відомих спеціалістів і видавати дипломи. Вони близькі до західного усвідомлення терміна «бізнес-школа», але наявний ряд відмінностей.

До четвертої групи відносяться автономні освітні установи, які здебільшого реалізують освітні програми з присвоєнням ступеня.

В останні роки ряд ЗВО, виходячи з необхідності ринку освітніх пропозицій та з урахуванням особистого кадрового потенціалу, автономно розробляє освітні програми для спеціальності «менеджмент». Втім тут є ряд проблем.

1. Плутанина понятійного апарату. В даний час ще не сформувався єдиний понятійний апарат в області менеджмент освіти. Внаслідок цього здобувачі освіти не можуть належним чином дослідити дисципліну самостійно, тобто дистанційно.

2. Плутанина предметної області. Власне що відноситься до управлінської діяльності, які його межі, відповідність з менеджментом? Єдиного поняття в даних питаннях немає, власне що породжує велику кількість завдань з навчальними матеріалами.

3. Відсутність єдиної теорії управлінської діяльності. Книжки з назвою типу «теорія управління» нерідко являють собою дайджест літератури, що має відношення до управління підприємством, яке веде господарську діяльність. Тобто в книжці може бути кілька тем про стратегію і організаційні структури, декілька тем, які стосуються законодавства, та кілька тем про управління персоналом. У результаті виходять книжки, про які не можна сказати, що вони не пов'язані з колективним управлінням, але вивчити по ним процес колективного управління, навчатися працювати не можна, тому що в них немає повної інформації.

4. Плутанина в кінцевому результаті підготовки спеціалістів. Ця плутанина ускладнює узгодження програм підготовки спеціалістів.

Розробляючи зміст освітньої програми для вивчення зі спеціальності, потрібно пам'ятати, що не можливо стати професійним управлінцем, тільки прослухавши відповідний напрямок підготовки, але можливо сформувати / закріпити деякі головні компетенції, які з потрібними інструментальними здібностями будуть основою для професійного росту в кар'єрі управлінця, за допомогою яких буде перетворення з слухача освітньої програми до ефективного управлінця.

Програми з управлінської освіти повинні включати в себе програми двох типів, які здобувачі освіти по черзі проходять протягом усього циклу навчання.

Перший тип - це дисципліни, що відповідають на питання «навіщо?» і чому?". Слухачі отримують загальні знання про організацію управління, яка виступає в особливій формі креативної праці. Ці знання дають можливість побудувати системний підхід до процесу управління

Другий тип - це дисципліни, що відповідають на питання «що?» і як?". Вони дають знання та навички в області управлінської аналітики, діагностики, проектного управління, способів вирішення завдань та проблем. Ці дисципліни слід викладати у формі ділових ігор, майстер-класів, консультації зі студентами з розробки ними особистих управлінських проектів та ін.

В Україні сформувалося 2 паралельних менеджмент-спільноти, які протистоять один одному. Основна суть цього протистояння в тому, що ці дві спільноти використовують різні інструменти та технології. До першої менеджмент спільноти варто віднести викладачів, консультантів та тренерів по управлінській діяльності. Друга група це діячі менеджери на підприємствах. Якщо перша група орієнтована на західну культуру та зразки менеджменту, то другі знаходяться в реаліях вітчизняної культури критично відносяться до теоретичних конструкцій перших.

Однією із найважливіших проблем в Україні що до управлінської освіти слід вважати те, що викладачі ЗВО переказують зарубіжні підручники та монографії, що не адаптовані до українських умов. Не маючи базової підготовки та практичної роботи в управлінській діяльності, слухачі освітньої програми не можуть правильно зрозуміти та усвідомити західну практику і в підсумку починають думати та вести практичну діяльність, не розуміючи правильної діяльності.

Хотілося би відмітити, що в процесі отримання управлінської освіти дуже важлива методика навчання. Ключова проблема полягає у зв'язку управлінської освіти і практики. Дієве управління суб'єктів управлінської діяльності базується на інтеграції та координації всіх процесів,

функцій та сторін її діяльності. Стратегічними напрямками становлення управлінської освіти повинно стати формування цілісного уявлення про управління підприємствами.

До недавнього часу «традиційні», тобто емпіричні підходи до управління абсолютно відповідали потребам бізнесу, тому що, із за великої кількості ресурсів промахи в управлінні підприємством майже не були відчутні для суб'єкта управлінської діяльності. З одного боку, це сприяло формуванню стандартів, наприклад, як уявлення про поділ теорії та практики, з іншої - перешкоджало осмисленню проблем управління.

Через відсутність жорсткої теоретичної бази у викладачі можуть вигадати будь яку назву та оформити під неї освітню програму для вивчення. Такий підхід до управлінської освіти від самого початку потрібно вважати безперспективним. Майбутнє за освітніми організаціями та програмами, які націлені не на розширення переліку дисциплін, які будуть викладатися, а на складання освітнього середовища, в якій буде складатись мислення управлінця, здатного під певну ситуацію, яка з'явиться в підприємстві, в процесі ведення управлінської діяльності правильно обрати методологічну базу, що забезпечить надійне управління.

Майже всі галузі економіки та підприємства відчувають потребу в професійних менеджерах. Не розвинені в необхідній мірі автономні форми і механізми ролі роботодавців та професійних спільнот в вирішенні питань освітньої політики і в процесах незалежної соціальної оцінки якості менеджмент - освіти. Слабка інтеграція освітньої-наукової до виробничої діяльності має можливість привести до остаточного відриву теорії від практики. Труднощі бізнес-освіти в Україні мають системний характер і для виправлення цього необхідно використовувати системний підхід, суть якого полягає у виправленні дефектів системи (передумови), а не наслідки.

Існує цілий ряд поточних проблем, що знижують якість управлінської освіти в Україні. Виділимо 3 з них, які на наш погляд є основними.

1. Відсутність відповідної літератури. Незважаючи на те, що на соціально-

економічну тему написано велику кількість книжок, публікуються статі в періодичних виданнях, але ситуацію, яка існує в сфері управлінської освіти в Україні стосовно наукової літературою не є задовільною.

Хотілося би відмітити те, що, не велика кількість книжок, які наявні в продажі можна віднести до «ділової белетристиці». Такий вид книжок потенційно більше популярні із за своєї легкості в читанні та емоційного викладу матеріалу, власне що робить зміст книжок зрозумілим для багатьох читачів. Стиль викладання тексту в подібній літературі допомагає сприйняття та усвідомленню тексту, але такий текст не висвічує проблему, власне що сприяє формуванню ілюзії, тобто те, що є звичайні способи для вирішення буквально кожної проблеми. Попит на таку літературу вище, ось чому друкувати такий вид літератури значно вигідніше, ніж більше важкі, чітко опрацьовані праці. Тому-то серйозних книжок з управлінської діяльності в продажі тяжко знайти, бо таких практично немає.

Також, відсутня важлива теоретична основа, що задає орієнтири для оцінки такого або ж іншого літературного джерела, становлення управлінських знань. Всі книжки про управління містять схожу інформацію, відмінність тільки в стилі її викладу. В результаті розвиток в науці не відбувається, нові методи управління не з'являються.

2. Слабка взаємодія ЗВО України з практиками, які задіяні бізнесі. Прикладом цього є те, що існують труднощі при організації студентської практики. Суб'єкти підприємницької діяльності не зацікавлені в практикантах, так як їх треба додатково навчати. До що ж короткий час проходження практики не дозволяє застосувати студентів дієво, на це потрібен час, а поки навчаються, розуміють, як вести практичну діяльність на підприємстві, практика завершиться.

Потрібно довгострокова взаємодія ЗВО України з підприємствами. Більше розважливо було б відкрити в ЗВО України підрозділ, який буде організовувати зв'язок з суб'єктами управлінської діяльності, це дозволило б реалізовувати цільові програми підготовки спеціалістів.

Як кажуть видатні знавці в області управління Т. Моріта (Японія), Г. Мінцберг (США) та ін., в стінах навчального закладу

приготувати ефективного та дієвого управлінця не можливо. В обов'язковому порядку треба поєднання навчання з практичною роботою.

3. Немає інтересу до інновацій в організаційно-управлінській сфері. Українські підприємства переживає гостру нестачу в кваліфікованих фахівцях з інноваторського менеджменту. Згідно підсумками численних українських та зарубіжних досліджень, в умовах масової конкуренції не можна досягти успіху в підприємницькій діяльності без впровадження організаційно-управлінських інновацій.

Висновки

Підготовка менеджерів з урахуванням передових інструментів і технологій менеджменту повинна ґрунтуватись на трьох напрямках:

1. Безперервне вивчення професії та стажування.
2. Оволодіння технологіями суспільних відносин в рамках ієрархій менеджменту в організаціях і зовнішньому середовищі.
3. Менеджмент як процес економічного, технологічного і соціального управління по досягненню організаційних цілей.

В підсумок хотілося би зазначити, що новоутворена система освіти не здатна повною мірою задовольнити потреби бізнесу в інноваціях. Перша та сама основна причина це те, що відсутній чітко прописаний перелік компетенцій управлінців-інноваторів. Також, не сформовано концептуальний підхід при підготовці управлінських кадрів в сфері організаційно-управлінських інновацій.

Для вирішення питання та покращення професійної підготовки управлінських кадрів доцільно було би забезпечити наукове співробітництво з професійними асоціаціями, науково-виробничими організаціями та освітніми установами щодо формування державної моделі підготовки менеджерів з урахуванням галузевих потреб. Далі навчитися створювати освітню заявку акредитованим ЗВО, організувати відбір претендентів на навчання та їх подальше супровід аж до працевлаштування. Якість підготовки менеджерів в українських ЗВО відповідає вимогам роботодавцям, але потрібно тільки знайти «точки дотику» науки і практики. Не маловажний фактор це вміння розцінювати та відбирати бізнес-програми для персоналу з урахуванням перспективних потреб організації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Будзан Б. П. Менеджмент в Україні: сучасність і перспективи. Київ: Основи, 2011. 349 с.
2. Колесніков Г. О. Концептуальні основи формування організаційної культури українського менеджменту. *Вісник Тернопільської академії народного господарства*. Тернопіль, 2018. Вип. 7/4. С. 23 - 26.
3. Мармаза О. І. Інноваційний менеджмент в освіті: сутність, функції, засоби. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. Запоріжжя, 2019. Вип. 36. С. 309-316. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pfto_2019_36_46 (дата звернення: 09.03.2020).
4. Менеджмент різноманіття в гетерогенних організаціях: навч. посіб. / Певзнер М. Н. та ін. Хмельницький: ФОП А. С. Гонга, 2018. 354 с.
5. Мулик Т. О. Особливості діагностики фінансової стійкості підприємств України. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. Дніпро 2018. Вип 1 (12). URL: <http://www.easterneurope-ebm.in.ua/12-2018-ukr> (дата звернення: 09.03.2020).
6. Харченко Т. Б. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств як засіб ринкового реформування економіки. *Актуальні проблеми економіки*. Київ, 2013. Вип 2. С. 70–73.
7. Хміль Ф. І. Становлення сучасного менеджменту в Україні: проблеми теорії та практики: монографія. Київ: ІЗМН, 2017. 206 с.
8. Шнипко О. С. Політика підвищення конкурентоспроможності: досвід розвинених країн та України. *Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Сер. Економіка*. Київ, 2016. Вип 8. С. 44–48.
9. Щокін Г. В. Практична психологія менеджменту: Як зробити кар'єру. Як будувати організацію: науково-практичний посібник. Київ: Україна, 2015. 399 с.

БАЙРАЧНАЯ О. К. *

* Аспирант кафедри «Менеджмента и инноваций», Экономико-правовой факультет, ОНУ им. И.И. Мечникова, e-mail: gilko0701@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-2401-3685

ПРОБЛЕМЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ УПРАВЛЕНЦЕВ В УКРАИНЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТЕОРИИ УКРАИНСКОГО МЕНЕДЖМЕНТА

Аннотация. Стабильность социально-экономических систем неразрывно связана с развитием менеджмента и профессиональным обучением управленческих кадров. На сегодняшний день Украина и весь мир переживает не только глобальный экономический кризис, но и методологический упадок менеджмента. Одной из причин этого оказалось то, что собственно классические подходы и методы менеджмента не обеспечивают достоверного функционирования и становления менеджмента. **Цель.** Рассмотреть проблемы развития образования в области управленческого образования (менеджмента) и факторы, влияющие на этот процесс. **Проблема.** Усложнение системы менеджмент-образования потенциально снижает ее стабильность и требует от менеджмента новых принципов и инструментов. Главным элементом финансового становления является взаимодействие с представителями бизнеса, и это требует новых подходов к менеджменту. То есть, нужно управления, которое гарантирует эластичность предприятия к факторам внешней среды, своевременную адаптацию к меняющимся условиям ведения хозяйственной деятельности. **Методика.** Для решения проблем при подготовке управленцев были проанализированы исследования зарубежных и отечественных ученых, предложен ряд рекомендаций, которые могут быть использованы для вывода отечественного управленческого образования на достаточно высокий уровень. Особое внимание уделено подходам к формированию профилей по этому направлению подготовки, применения инновационных технологий в подготовке менеджера. В статье отмечается, что образовательная ситуация по подготовке управленцев сегодня остается неопределенной. **Результат.** В статье были рассмотрены то, что образовательная ситуация при подготовке управленческих кадров сегодня остается неопределенной, в украинском обществе заказ на управленцев не происходит. При всей очевидности на практике именно здесь возникает немалое количество проблем. Поэтому менеджмент как наука и практика вынужден постоянно совершенствоваться. Для решения вопроса и улучшения профессиональной подготовки управленческих кадров целесообразно было бы обеспечить научное сотрудничество с профессиональными ассоциациями, научно-производственными организациями и образовательными учреждениями по формированию государственной модели подготовки менеджеров с учетом отраслевых потребностей.

Ключевые слова: структурно-функциональная подготовка; управленческий персонал профессионализация; управленческий процесс; управленческое образование

BAIRACHNA O.K.*

* Phd student of the Department of Management and Innovation, Faculty of Economics and Law, Odessa National I.I.Mechnikov University, e-mail: gilko0701@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-2401-3685

PROBLEMS OF PROFESSIONAL TRAINING OF MANAGEMENT IN UKRAINE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE THEORY OF UKRAINIAN MANAGEMENT

Annotation. The stability of socio-economic systems is inextricably connected with the development of management and the professional training of managerial personnel. Today, Ukraine and the whole world are experiencing not only the global economic crisis, but also the methodological decline of management. One of the reasons for this turned out to be the fact that the classical management approaches and methods do not ensure the reliable functioning and establishment of management. **The purpose.** To consider the problems of the development of education in the field of management education (management) and the factors affecting this process. **The problem.** The complexity of the management education system potentially reduces its stability and requires new principles and tools from the management. The main element of financial development is interaction with business representatives, and this requires new approaches to the management. That is, you need a management that guarantees the elasticity of the enterprise to environmental factors, modern adaptation to changing business conditions. **Methods.** To solve problems in the training of managers, the studies of foreign and domestic scientists were analyzed, a number of recommendations were proposed that can be used to bring domestic management education to a fairly high level. Particular attention is paid to approaches to the formation of profiles in this area of training, the use of innovative technologies in manager training. **The result.** The article examined the fact that the educational situation in the preparation of managerial personnel today remains uncertain today, there is no order for managers in the Ukrainian society. With all the evidence a considerable number of problems arise in practice.

Therefore, management as a science and practice is forced to improve constantly. To solve the problem and improve the professional training of managerial personnel, it would be advisable to ensure scientific cooperation with professional associations, research and production organizations and educational institutions to form a state model for training managers taking into account industry needs.

Keywords: structural and functional training; managerial personnel; professionalization; management process; management education

REFERENCES

1. Budzan, B.P., (2011). *Menedzhment v Ukraini: suchasnist i perspektyvy* [Management in Ukraine: present and prospects]. Kyiv: Osnovy. (in Ukrainian)
2. Kolesnikov, H.O., (2018). Kontseptualni osnovy formuvannia orhanizatsiinoi kultury ukrainskoho menedzhmentu [Conceptual bases of formation of organizational culture of Ukrainian management]. *Visnyk Ternopil'skoi akademii narodnoho hospodarstva*, issue 7/4, pp. 23 - 26. (in Ukrainian)
3. Marmaza, O.I., (2019). Innovatsiyni menedzhment v osviti: sutnist, funktsii, zasoby [Innovative management in education: essence, functions, means]. *Pedahohika formuvannia tvorchoi osobystosti u vyshchii i zahalnoosvitnii shkolakh*, issue 36, pp. 309-316. (in Ukrainian)
4. Pevzner, M.N., Petriakov, P.A., Stadnyk, V. V., Alhermyssen U., (2016). *Menedzhment mnogoobraziya v heterogennyh organizatsiyah* [Diversity management in heterogeneous organizations]. Khmelnytsky: FOP A.C.Gonta. [online] Available at: <https://tinyurl.com/txjouqu> [Accessed 18 March 2020]. (in Ukrainian)
5. Mulyk, T.O., (2018). Specializations of the financial security of Ukraine. *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia*. [online] no. 1(12). 2018. Type 1 (12). Available at: <http://socrates.vsau.org/repository/getfile.php/16781.pdf> [Accessed 18 March 2020]. (in Ukrainian)
6. Kharchenko, T.B., (2013). Zabezpechennia konkurentospromozhnosti pidpriemstv yak zasib rynkovoho reformuvannia ekonomiky [Ensuring the competitiveness of enterprises as a means of market reforming of the economy]. *Aktualni problemy ekonomiky*, issue 2, pp. 70–73. (in Ukrainian)
7. Khmil, F.I., (2017). *Stanovlennia suchasnoho menedzhmentu v Ukraini: problemy teorii ta praktyky* [Formation of modern management in Ukraine: problems of theory and practice]. Kyiv: IZMN. (in Ukrainian)
8. Shnytko, O.S., (2016). Polityka pidvyshchennia konkurentospromozhnosti: dosvid rozvynenykh krain ta Ukrainy [Competitiveness Policy: Experience of Developed Countries and Ukraine]. *Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu im. T. Shevchenka*, issue 8, pp. 44–48. (in Ukrainian)
9. Shchokin, G.V., (2015). *Praktychna psykholohiia menedzhmentu: Yak zrobyty karieru. Yak buduvaty orhanizatsiiu* [Practical management psychology: How to make a career. How to Build an Organization]. Kyiv: Ukraine. (in Ukrainian)

Стаття надійшла до редакції: 26.03.2020

Received: 26 March 2020

УДК 159:364.2

ШЕВЯКОВ О.В.^{1*}, ХАННУФ К.Є.^{2*}

1* д.псих.н., проф., завідувач кафедри загальної психології Дніпровського гуманітарного університету, e-mail: shevyakovy0@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-8348-1935

2* магістр, Класичний приватний університет, e-mail: katerinahan@gmail.com

ПОВЕДІНКОВІ МЕХАНІЗМИ ГІБРИДНОЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ВІЙНИ В НАДІНДУСТРІАЛЬНУ ЕПОХУ РОЗВИТКУ СВІТУ

Мета. Метою статті є теоретичне узагальнення сучасних механізмів гібридної соціально-економічної війни з позицій поведінкової економіки. Обґрунтовано поведінкове підґрунтя гібридної соціально-економічної війни в якості об'єкта заходів впливу на сучасний розвиток соціотехнічних систем. **Методика.** Запропоновано концепцію розвитку соціотехнічних систем, яка детермінована об'єктивною залученістю поведінкової економіки до процесу проектування таких систем. **Результати.** Створено підхід зовнішньої поведінкової взаємодії з соціумом, забезпечення розвитку соціотехнічних систем та інтегральної регуляції такого розвитку в надіндустріальну епоху. **Наукова новизна.** Новим є узагальнення поглядів на забезпечення розвитку та супровід соціотехнічних систем с точки зору проведення та використання результатів дослідницьких, проектувальних та експертних робіт на всіх стадіях життєвого циклу таких систем. **Практична значимість.** Нові уявлення про поведінкові механізми гібридної соціально-економічної війни містять навички роботи потоками неперервної поведінкової інформації про економічний розвиток. Трактуються змістовної, процедурної та результативної інформації доведено до рівня підходу до теоретичної оцінки надійності соціотехнічної системи діяльності.

Ключові слова: забезпечення; розвиток; соціотехнічні системи; діяльність; вдосконалення; фахівці; поведінка

Постановка проблеми

Під час другої світової війни почалися суттєві дослідження, спрямовані на з'ясування оптимальних умов діяльності людини, а також її граничних можливостей. Складна військова техніка, що знаходилась на озброєнні армій, часто не могла ефективно використовуватись, тому що вимоги до обслуговуючого персоналу перебільшували психофізіологічні можливості людини. При цьому ніякий професійний відбір та професійне тренування не гарантували повного використання людиною усіх властивостей нової техніки. Більше того, ці нові види техніки потребують від людей не тільки м'язової сили, а й збільшених можливостей сприйняття інформації, здібності до оперативного мислення та прийняття рішень. У зв'язку з цими вимогами виникли проблеми, пов'язані з діяльністю людини, її можливостями та обмеженнями, які важко було б розв'язати, спираючись на принципи поведінкової економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

“Нові види техніки - радар, гідролокатор, висотна та швидкісна авіація, військово-морські інформаційні центри та центри управління повітряним рухом” - вимагають від людини того, що часто перебільшує можливості людського сприйняття, мозку та м'язової сили, - відзначає відомий американський економіст А. Чапаніс [3, с.123]. Для пошуку шляхів рішення цих проблем багатьом ученим США, Великобританії та інших країн, що вивчали людину, і перш за все психологам, фізіологам, анатомам запропоновано було працювати разом з інженерами. У результаті виник новий напрямок досліджень та практичних робіт, зміст якого полягає, з одного боку, у виявленні за допомогою психологічних та фізіологічних методів шляхів підвищення ефективності військової діяльності, безпеки та комфорту солдат, матросів та пілотів у різних умовах навколишнього середовища, а з іншого -

пристосування кораблів, бойових, транспортних засобів, літаків та озброєння до особливостей поведінки тих, хто з ними працює, щоб забезпечити необхідну ефективність використання технічних засобів.

Міждисциплінарні дослідження людини при взаємодії з військовою технікою були передвісниками поведінкової економіки. У США замість терміна "поведінкова економіка" використовується інший - "дослідження людських факторів", що відносяться до біхевіоральних (поведінкових) наук, до яких належать загальна та соціальна психологія та соціологія.

У надіндустріальний період військова галузь в США та інших промислово розвинутих країнах за порівняно короткий строк досягла високого рівня розвитку. Наприклад, наприкінці ХХ століття Департамент оборонних досліджень та інженерії Міністерства оборони США, діючи через спеціальну консультативну групу, розпочав серію досліджень стану психологічних та соціальних наук в оборонному істеблшменті. Вивчалось становище в шести галузях: проектування та експлуатація систем людина-машина, можливості та межі діяльності людини, процеси прийняття рішень, функції малих груп, адаптація складних організацій до зміни вимог, а також дослідження мотивації. Міністерство оборони фінансувало три центри досліджень людської діяльності: один - з вивчення систем «людина-машина», другий - з вивчення поведінки індивідуума, третій - з вивчення поведінки груп.

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

Метою статті (після публікації, що вийшла у 2018 році [2]) є теоретичне узагальнення механізмів сучасної гібридної соціально-економічної війни з позицій поведінкової економіки. При цьому акцент робиться на супроводі соціально-економічної війни. Стаття побудована за логікою переходу від формулювань сутнісних положень супроводу (забезпечення) і пов'язаних з ними основних понять, до викладу теоретичних засад. У статті стисло, в тому ступені, в якому це потрібно для обґрунтування поведінкового супроводу, викладено основні положення цієї концепції

в надіндустріальний період розвитку суспільства.

Виклад основного матеріалу дослідження

Розвиток економіки в США відповідав новим тенденціям в галузі промислової інженерії, що знайшли відображення у визначенні, даному Американським інститутом промислових інженерів: промислова інженерія призначена забезпечувати інтегрування в системі людей, матеріалів, обладнання та енергії. Із цього ясно, що при розробці систем необхідно спиратися не лише на технічні, а й на соціальні науки.

Американські фахівці вказують на декілька причин, внаслідок яких виникає зацікавленість до економічних досліджень та розробок. По-перше, стрімке підвищення рівня складності військового обладнання. Оскільки армія не має змоги відбирати тільки здібний персонал для виконання складних завдань, тому необхідно або знижувати цей рівень (що вкрай важко зробити), або підвищувати можливості персоналу шляхом економічного проектування обладнання, пильного відбору кадрів та їх навчання. По-друге, недостатня кількість персоналу, який би задовольняв вимоги по комплектуванню служб (здорового, достатньо розвинутого розумово). Якщо обладнання буде спроектовано таким чином, що менш кваліфіковані фахівці зможуть навчитись його експлуатувати, то, природно, кількість такого персоналу збільшиться. По-третє, великі витрати на персонал (складають третину економічних витрат на систему військової підготовки), скоротити які можна зменшенням кількості робітників за рахунок внесення змін у коло їхніх обов'язків та підвищення рівня підготовки.

Про соціально-економічне дослідження складних систем військового призначення дає достатньо повне уявлення книга Д. Мейстера "Ергономічні основи розробки складних систем", де наведено 191 типове економічне дослідження в даній галузі (всі вони проводились на реальних системах і їх аналогах), де подана методика використання їх результатів на практиці. Об'єктами досліджень є протиповітряна оборона, повітряна розвідка, командування та управління, радіолокаційне обладнання, засоби комунікації та постачання озброєння.

Значною складністю є визначення критеріїв, які покладено в основу соціально-економічних досліджень. У США економіка орієнтована на критерії продуктивності та ефективності об'єктів військового призначення. Тому належні зміни в дослідженнях сфокусовані на час та помилки [1, с.105].

У європейських країнах отримали розповсюдження чотирирівневі оцінки умов праці людини та впливу на діяльність:

- 1) можливості та особливості людини (ергономіка);
- 2) нормальні умови праці (гігієна праці);
- 3) відповідність праці (промислова соціологія та психологія праці, управління колективом);
- 4) задоволення від праці (промислова та соціальна психологія, психологія особистості).

Моделювання систем людина-машина, як відзначають американські фахівці, більш складне, ніж моделювання фізичних систем, оскільки: 1) фундаментальних законів або головних принципів у науці про поведінку дуже мало; 2) відповідні процедурні елементи важко описати та уявити; 3) поведінка керується стратегічними та політичними факторами, їх вплив важко виразити в кількісній формі; 4) у багатьох аспектах поведінки істотними елементами можуть бути випадкові компоненти; 5) невід'ємною часткою таких систем є здатність людини до прийняття рішень та розв'язання завдань.

Економісти все частіше звертаються до імітаційного моделювання, щоб досягнути можливостей антиципації, які характерні для інших інженерних дисциплін та ілюструють вплив людського фактора на функціонування системи. Імітаційне моделювання доповнюють емпіричні перевірки та аналітичне моделювання. Зараз широко використовуються три типи моделей поведінки: когнітивні моделі, моделі теорії управління, сітьові моделі.

Найсильнішою стороною військової економіки США є критерії розробки та оцінки ефективності систем, що забезпечують успішне використання людських факторів. Серед економістів США поширена думка, що коли при дослідженні людських факторів немає даних, які викликали б зацікавленість

проектувальників, цінність подібних досліджень невелика або дорівнює нулю. Розвиваються методи розподілу функцій:

5) формальні - забезпечують оптимальне розв'язання завдань проектування за рахунок чітко визначеного порядку розподілу та узгодження функцій;

б) метод динамічного розподілу - дозволяє користувачам самостійно розподіляти функції, звільняючи їх тим самим від прокрустова ложа, створеного розробниками системи.

Останній є логічним наслідком технічного прогресу, адже програмне забезпечення дозволяє легко вносити будь-які зміни в систему.

Найчастіше результати економічних досліджень використовувались при конструюванні авіаційної та космічної техніки. У цьому можна переконатися, розглянувши діяльність корпорації "Локхід" [4, с.211].

Перше соціально-економічне відділення було створено в компанії в 1953 р. При розробці літаків враховувались класичні економічні дослідження. Багато спеціалістів з цієї галузі працювало в 1955 р. в новому ракетно-космічному відділенні. Вони брали участь у конструюванні балістичних ракет для військово-морського флоту США. В 1962 р. при відділенні організується біотехнологічний підрозділ для виконання робіт за програмою польотів людини в космос. У 60-80-ті роки діяльність економістів корпорації була зосереджена на розробці проектів ракет "Поляріс", "Посейдон", "Трайидент", створенні космічних кораблів, великої кількості командних та керуючих систем. З інших великих військових об'єктів, створених за участю економістів, можна назвати бронетранспортер-розвідник, глибоководний пошуковий апарат, медичні телеметричні системи для НАСА, операторські та диспетчерські пункти електростанцій. Зараз у "Локхід" працюють 800 економістів. Вони розробляють комп'ютеризовану систему отримання антропометричних даних, систему штучного інтелекту та експертні системи. У галузі космічної індустрії економісти корпорації виконують такі роботи: аналіз завдань і робочого навантаження; розробка системи та операційних концепцій; формування вимог до середовища;

підготовка відповідних рекомендацій та стандартів; визначення оптимальної для людини діяльності в системі; вивчення професій; розробка моделей та створення макетів; проектування й оцінка пультів управління та засобів відображення інформації, а також екранів дисплеїв; перевірка конструкції, аналіз помилок керування та надійності людини. Економісти "Локхід" також брали участь у створенні операторських пунктів багатьох АЕС.

Велику увагу "Локхід" приділяє підвищенню ефективності діяльності економістів та вдосконаленню її технічних засобів. Розроблено стандарт з питань взаємодії людини та ЕОМ, систему оцінки безпеки, що дозволяє проектувальникам враховувати всі потенційні аспекти ризику. Створено комп'ютеризований манекен людини, що допомагає вирішувати широке коло антропометричних завдань на рівні проектування, оцінки та моделювання діяльності. Комп'ютеризований манекен - це важливий елемент інтегральної системи машинного проектування та виробництва "Локхіда".

Для співробітників корпорації експерти компанії проводять заняття з поведінкової економіки. Програма навчання забезпечує методологічну та інформаційну підготовку персоналу, орієнтовану на специфіку діяльності фірми. Тривалість навчання - 20 тижнів, по годині на тиждень. Навчальний курс, що складається з 26 тем, розподілено на три самостійні частини. У період щорічної атестації кожний економіст заповнює анкету, за якою визначають самооцінку фахівця та галузь його інтересів, виявляють мету діяльності. Така інформація створює базу для складання плану робіт та строку їх завершення. Цей узгоджений план підписують співробітник, інспектор та управляючий. Обговорюються також можливі шляхи росту по службі. Більшість економістів вважають, що організація безперервного навчання та професійний розвиток - це найрезультативніший шлях підвищення ефективності діяльності і для кожної людини, і для організації в цілому.

С.О. Парсонс, який віддав "Локхід" 34 роки як економіст та управляючий, глибоко переконаний у тому, що фахівці в галузі поведінкової економіки з їх знанням людини, техніки та технології, володінням

методологією системотехніки унікально підготовлені для рішення проблем проектних організацій, які займаються розробкою об'єктів з урахуванням вимог людини. Масштабні програми досліджень та розробок у галузі поведінкової економіки виконуються з 1987 р. в НАТО. До їх підготовки та реалізації залучено багато вчених та фахівців країн Заходу. На жаль, ми досі мало знаємо про багатогранність та змістовну сторону діяльності НАТО. У публікаціях представлена лише верхівка айсбергу досліджень, що ведуться у цій організації [5, с.135]. Навіть сьогодні, коли організація Північноатлантичного договору кардинально змінює свій курс і переходить до співробітництва з Україною та іншими країнами, структурні підрозділи НАТО залишаються "режимними закладами". Безумовно, НАТО - могутній військовий блок. Однак у постійній раді НАТО генералам відведено лише одне крісло, і навіть у військовому комітеті є цивільні особи. Маючи значні фінансові можливості, керівництво НАТО багато зробило для перетворення організації на масштабний центр розвитку найновітніших тенденцій у науці, освіті, техніці, культурі. Такий висновок можна зробити, проаналізувавши стан поведінкової економіки та суміжних наук. Сфера використання поведінкової економіки, як вважають фахівці НАТО, не обмежена. Вона потрібна всюди, де людина входить до системи, наприклад, в управлінні, охороні здоров'я, архітектурі, на транспорті та ін. Включаючи цикли соціальних, загальнонаукових, психологічних, економічних та загальнотехнічних дисциплін, типові програми з поведінкової економіки орієнтовані на підготовку глибоко обізнаного спеціаліста. Причому мається на увазі підготовка не економіста, психолога, фізіолога чи гігієніста праці, а фахівця нового цифрового профілю, інженера майбутнього, тобто поведінкового економіста. Одночасно в них чітко виражена практична спрямованість навчання.

Цікавим є також досвід Китаю у вирішенні економічних завдань в умовах пандемії. Використовуючи складні умови, китайці позбулись окремих легальних та нелегальних іноземних фахівців, яких евакуйовано з економічних причин; проведено терміновий перепис населення;

збанкрутілі найбільш слабкі малі та середні підприємства; відпрацьовано механізми масового та термінового блокування усієї країни. Що також важливо, було показано всьому світові, який існує високий рівень організації КНР. Так, за тиждень будувалися великі лікарні для хворих коронавірусом; всю країну навчили слідкувати за гігієною; було прийнято ряд важливих законів з питань здоров'я. Таким чином, було фактично проведено масштабні навчання з підготовки до можливої біологічної війни. Відпрацьовано використання дронів в поліції та службах реагування та масових тепловізорних систем з автоматичним обчисленням аномалій. Проведено апгрейд алгоритмів роботи відеокамер внаслідок того, що люди носять маски. Тому враховувалася походка людини в ідентифікації особи, що буде сприятиме новим інноваційним напрямкам. Дуже важливо, що було продемонстровано всьому світові важливість і особливо можливості економіки Китаю. Так, за рахунок перебоїв поставок товарів та продукції з Китаю створився колапс, багато зарубіжних компаній практично призупинили свою діяльність.

Розвинуто системи автоматичної доставки товарів, продажу через інтернет, дистанційної дезінфекції. Створено оперативну систему стрімкого визначення соціальних зв'язків людей, яку протестовано самими громадянами. Відбувся перехід на використання цифрових грошей для сплати

за допомогою китайських платіжних систем WeChatpay та Alipay за рахунок відмови банками оплати в готівці. Після того, як впали акції провідних китайських компаній, які здебільшого належали європейським та американським фінансовим корпораціям, протягом декількох хвилин акції були скуплені одночасно на всіх провідних світових біржах за вказівкою комуністичної партії. Таким чином, весь прибуток від цих підприємств тепер буде залишатися у Китаї. Доцільно зазначити, що за період пандемії відбулося згуртування китайського народу та зміцнення віри китайців до партії та керівництва країни в цілому.

Висновки

Поведінкове забезпечення гібридної соціально-економічної війни у надіндустріальний період розвитку суспільства може бути виконане з різним ступенем деталізації і із застосуванням різноманітних механізмів. Як мінімум, треба провести «сценарне моделювання поведінки», тобто програти віртуально усю послідовність дій фахівців та різних суб'єктів в непередбачених ситуаціях.

Зрозуміло, таке моделювання дає не дуже точний результат. Для підвищення точності поведінкового супроводу і створення високоефективних систем реагування необхідно оволодіти методологією поведінкової економіки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1.Шевяков А.В. Психологическое обеспечение развития социотехнических систем деятельности человека на транспорте. Материалы второй международной научно-практической конференции «Человек и транспорт (Психология.Экономика.Техника)». Санкт-Петербург, 2012. С.104 –107.
2. Шевяков О.В., Головова Л.С. Развитие социотехнических систем деятельности в контексте поведінкової економіки: моделювання лідерського потенціалу. European vector of contemporary psychology, prdagogy and social sciences: the experience of Ukraine and the Republic of Poland: Collective monograf. Vol.2. Sandomierz: Izdevnieciba "Baltija Publishing". 2018. P.431–449.
3. Chapanis A. (2012). Research techniques in human engineering. Baltimore: J. Hopkins University Press. 2012.– P.121–125.
- 4.Thu G. The bases of psychology intensification of high-automatized processes under the condition of metalical production (for instance Ukraine, Russia and China). Experimentele Psychologie: Abstract der 45. Tagung experimentell arbeitender Psychologen. Kiel. 2013. – S.211.
5. Sheviakov O. Ergonomic provision of modernizing management processes of metallurgical production in Ukraine and China. Scientific bulletin of National Mining University. 2017.– No 1(157). – P. 134 – 143.

ШЕВЯКОВ А.В.^{1*}, ХАННУФ К.Е.^{2*}

1* д.псих.н., проф., зав. кафедры общей психологии Днепропетровского гуманитарного университета, e-mail: shevyakovy0@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-8348-1935

2.* Магистр, Классический частный университет, e-mail: katerinahan@gmail.com

ПОВЕДЕНЧЕСКИЕ МЕХАНИЗМЫ ГИБРИДНОЙ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВОЙНЫ В НАДИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПЕРИОД РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВА

Аннотация. Целью статьи является теоретическое обобщение механизмов современной гибридной социально-экономической войны с позиций поведенческой экономики. Обоснован выбор социально-экономической войны в качестве объекта мер воздействия на развитие социотехнических систем деятельности. **Методика.** Предложена концепция развития социотехнических систем, которая детерминирована объективной вовлеченностью поведенческой экономики в процесс проектирования таких систем. **Результаты.** Создан подход внешнего поведенческого взаимодействия с социумом, обеспечения развития социотехнических систем и интегральной регуляции такого развития в надиндустриальной эпоху. **Научная новизна.** Новым является обобщение взглядов на обеспечение развития и сопровождение социотехнических систем с точки зрения проведения и использования результатов исследовательских, проектных и экспертных работ на всех стадиях жизненного цикла таких систем. **Практическая значимость.** Новые представления о поведенческих механизмах гибридной социально-экономической войны содержат навыки работы с потоками непрерывной поведенческой информации об экономическом развитии. Трактовка содержательной, процедурной и результативной информации доведена до уровня подхода к теоретической оценке надежности социотехнической системы деятельности.

Ключевые слова: обеспечение; развитие; социотехнические системы; деятельность; совершенствование; специалисты; поведение

SHEVIAKOV A.^{1*}, HANNOUF K.^{2*}

1* doctor of Psychological Sciences, Professor, Head of the Department of General Psychology, Dnipro University for the Humanities, e-mail: shevyakovy0@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-8348-1935

2* Master, Classic Private University, e-mail: katerinahan@gmail.com

BEHAVIORAL MECHANISMS OF THE HYBRID SOCIO-ECONOMIC WAR IN THE NON-INDUSTRIAL SOCIAL DEVELOPMENT PERIOD

Annotation. The purpose of the article is to theoretically summarize the mechanisms of modern hybrid socio-economic war from the standpoint of behavioral economics. The choice of socio-economic war as an object of measures of influence on the development of socio-technical systems of activity is substantiated. **Methods.** The concept of development of socio-technical systems is proposed, which is determined by the objective involvement of the behavioral economy in the process of designing such systems. **The Results.** An approach of external behavioral interaction with the society was created, to ensure the development of socio-technical systems and to integrate the regulation of such development in the pre-industrial era. **Scientific novelty.** New is the generalization of views on the development and maintenance of socio-technical systems in terms of conducting and using the results of research, design and expert work at all stages of the life cycle of such systems. **The practical significance.** New insights into the behavioral mechanisms of hybrid socio-economic warfare contain skills in dealing with the flow of continuous behavioral information about economic development. The interpretation of meaningful, procedural and effective information is brought to the level of approach to the theoretical assessment of the reliability of the socio-technical system of activity.

Keywords: security; development; sociotechnical systems; activity; improvement; specialists; behavior

REFERENCES

1. Sheviakov O.V. (2012) Psychologycheskije obespechenyje razvytyja sozyotekhnicheskych system dejatel'nosti cheloveka na transporte. [Psychological support for the development of socio-technical systems of human activity in transport] *Materials of the second international scientific-practical conference "Man and Transport (Psychology. Economics. Technology)".* (pp. 104 –107). St. Petersburg. [in Russian]
2. Sheviakov O.V., Holovkova L.S. (2018) *Rozvytok soziotekhnichnih system dijial'nosti v konteksti povedinkovoi ekonomiki: model'uvann'ja lidery'kogo potenzialu. European vector of contemporary psychology, prdagogy and social sciences: the experience of Ukraine and the Republic of Poland: Collective monograf. [Development of sociotechnical systems of activity in the context of behavioral economics: modeling of leadership potential].* Sandomierz: Izdevnieciba "Baltija Publishing". Vol.2. pp. 431–449. [in Ukrainian].
3. Chapanis A. (2012) *Research techniques in human engineering.* Baltimore: J. Hopkins University Press.
4. Thu G. (2013) The bases of psychology intensification of high-automatichal processes under the condition of metalical production (for instance Ukraine, Russia and China). *Experimentele Psychologie: Abstract der 45. Tagung experimentell arbeitender Psychologen.* Kiel.
5. Sheviakov O. (2017) Ergonomic provision of modernizing management processes of metallurgical production in Ukraine and China. *Scientific bulletin of National Minning University.* Vol. 1(157). pp. 134 – 143.

Стаття надійшла до редакції: 30.03.2020

Received: 30 March 2020

УДК 006.027:351:796

ГУЛЬ І.Г.^{1*}, ЗАВИДІВСЬКА О.І.^{2*}

^{1*} к.е.н, доцент кафедри економіки та менеджменту, Львівський державний університет фізичної культури імені Івана Боберського, e-mail: gul_ivan@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-4043-7007

^{2*} к.е.н, доцент, доцент кафедри економіки та менеджменту, Львівський державний університет фізичної культури імені Івана Боберського, e-mail: zoiggg@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-1809-9972

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ СПОРТИВНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ В УМОВАХ РИНКУ

Мета статті полягає в обґрунтуванні методичних підходів, функцій і принципів для формування ефективної системи управління спортивною діяльністю в Україні та визначенні перспективних шляхів її удосконалення. **Методи дослідження:** теоретичний аналіз і узагальнення літературних джерел; загальнонаукові методи дослідження; системний, структурно-функціональний, процесний, порівняльний та ситуаційний підходи. **Результати.** В результаті дослідження виявлено та обґрунтовано передумови удосконалення системи управління спортивною діяльністю в Україні. Встановлено, що на сьогодні найбільш дієвими методами удосконалення структури управління є методи, що базуються на структурно-функціональному та процесному підходах. Запропоновано та удосконалено організаційно-економічні підходи до управління, та принципи управління спортом і спортивними організаціями. **Наукова новизна.** Удосконалено та набули подальшого розвитку організаційно-економічні та наукові підходи щодо розмежування понять управління спортом та управління спортивними організаціями, принципи побудови та функціонування системи управління, розуміння функцій управління спортивною діяльністю в Україні. **Практичне значення.** Результати дослідження можуть бути використані установами державного управління та спортивними організаціями.

Ключові слова: спортивна діяльність; управління спортом; управління спортивними організаціями; структура управління; функції управління; принципи управління

Постановка проблеми

В контексті євроінтеграційних змін, що відбуваються в Україні і які супроводжуються децентралізацією владних повноважень та реформуванням всіх галузей національної економіки, спостерігається зростання значного інтересу й до удосконалення організаційно-економічних підходів управління в сфері фізичної культури і спорту як на локальному, так і місцевому, регіональному та загальнодержавному рівнях. Об'єктивне виникнення якісно нових процесів і явищ (нові форми власності та господарювання, науково-технічний прогрес, розвиток інформаційного середовища) супроводжується й інтеграцією сфери фізичної культури і спорту у ринкове середовище, яке активно впливає на поведінку всіх учасників спортивної діяльності. Для забезпечення ефективного розвитку спортивної діяльності необхідною

передумовою є ефективне формування такого інституціонального середовища, яке б відповідало сучасним ринковим вимогам. У зв'язку з цим набуває актуальності дослідження в рамках застосування ефективних організаційно-економічних методичних підходів до управління спортивними організаціями різного рівня та визначення їх результативності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Значний внесок з проблем досягнення збалансованої та оптимальної організаційної структури системи управління фізичної культури і спорту, обґрунтування механізмів і теоретико-методологічних засад на загальнодержавному рівні управління у сфері фізичної культури і спорту зробили вітчизняні та зарубіжні дослідники, зокрема: Гасюк І. Л., Дутчак М. В., Єфімов В. К., Жданова О. М., Журба М. А., Мічуда Ю. П., Переверзин І. І., Рибчич І. Є., Сіренко Р. Р.

та ін. Проблеми нормативно-правового забезпечення функціонування сфери фізичної культури і спорту у своїх працях відображали Гацуля О., Журба М. А., Кудлата К. В., Нікітенко С. В. та ін. Науковою розробкою теоретико-методологічних та практичних проблем функціонування системи на рівні адміністративно-територіальних одиниць в Україні та за кордоном займалися Базенко В. А., Журба М. А., Савченко В. Г., Саричев В. І., Сергеев А. Ю., Шевчук І. В. та ін. Питаннями удосконалення управління спортивними організаціями, підприємницьким спрямуванням та комерціалізацією спортивної діяльності займалися Лукашук В. І., Мічуда Ю. П., Нерода Н. В., Павленчик Н. Ф., Гарпищев Ш. А., Христова Т. тощо.

Незважаючи на те, що в науковій літературі висвітлюються численні важливі аспекти щодо розвитку та управління фізичною культурою і спортом в умовах ринку, їхнє спрямування в більшості передбачає удосконалення організаційно-правового забезпечення та державних механізмів управління розвитком сфери фізичної культури і спорту.

Формування цілей статті

Мета статті полягає в обґрунтуванні методичних підходів, функцій і принципів для формування ефективної системи управління спортивною діяльністю в Україні та визначенні перспективних шляхів її удосконалення.

Виклад основного матеріалу

Ефективне функціонування спортивної діяльності в Україні багато в чому залежить від обґрунтованого застосування сучасних управлінських технологій. Вся діяльність, яка здійснюється в цій сфері, як за формою так і за змістом, супроводжується управлінським процесом. Процес управління є складним суспільним явищем, зміст якого намагається дослідити та розкрити сучасна наука. Незважаючи на тривалий час існування управлінського процесу, необхідність у його розвитку та вдосконаленні існує й до сьогодні.

Ефективне управління спортивною діяльністю в умовах ринку та реформи децентралізації в Україні, можливе лише за

умови глибокого та належного розуміння сутності основних понять кожним суб'єктом сфери фізичної культури і спорту.

Фізична культура і спорт є соціально спрямованою сферою діяльності суспільства. Проблеми пов'язані з процесом управління спортивною діяльністю в Україні розглядаються науковою спільнотою відносно недавно. В основному ці дослідження спрямовані на удосконалення нормативно-правового забезпечення та державного управління в сфері фізичної культури і спорту [1, 2, 4, 5, 7, 10]. Саме тому погоджуємось із твердженням Жданової О. М., що розробленої і самостійної концепції теорії управління сферою фізичної культури і спорту на даний час в Україні не існує, а тому необхідно управління розглядати як міжгалузеву (інваріантивну) науку [4, с. 9].

Єфімов В. К. із співавторами під управлінням фізичною культурою і спортом розуміють один із видів соціального управління, що представляє систему форм і методів впливу на фізичну культуру і спорт як галузь з метою задоволення потреб громадян у зміцненні здоров'я і фізичному вдосконаленні [9]. На відміну від наведеного визначення Переверзін І. І. під управлінням фізичною культурою і спортом розглядає один з видів соціального управління, який представляє собою систему впливу на фізичну культуру і спорт, як галузь чи підсистему галузі з боку органів державної влади, регіонального, галузевого управління тощо, з метою задоволення потреб громадян у зміцненні здоров'я і фізичному вдосконаленні [8]. Жданова О. М. та Чеховська Л. Я. під управлінням сферою фізичного виховання і спорту розуміють систему конкретних форм і методів свідомої діяльності, спрямованої на забезпечення ефективного функціонування і планового розвитку сфери, з метою більш повного задоволення потреб людей у фізичному вдосконаленні [4, с. 10]. Таким чином, можна констатувати, що сталий розвиток і ефективне повсякденне функціонування сфери фізичної культури і спорту можливе за виконання однієї із першочергових умов, а саме якісної організації системи управління галуззю.

Функція «організація» системи управління має просторову (структура) і часову (процес) характеристики [11, с. 142]. Просторова

характеристика полягає в побудові оптимальної організаційної структури управління та підпорядкованості її суб'єктів управління. Просторова організація діяльності суб'єктів управління фізичною культурою та спортом в Україні побудована на принципах вертикального та горизонтального підпорядкування. Вертикальна ієрархія управління передбачає: центральний рівень управління; регіональний рівень управління; місцевий рівень управління. До горизонтальних суб'єктів підпорядкування відносять: органи загальної компетенції; органи міжгалузевої (функціональної) компетенції; органи галузевої (спеціальної) компетенції; громадські органи управління. Часова характеристика функції «організація» полягає у виконанні наступних дій суб'єктом управління: формулювання управлінських рішень, визначення виконавців цих рішень, своєчасне доведення управлінських рішень до виконавців, розподіл ресурсів, координація діяльності виконавців управлінських рішень. У загальному вигляді часова характеристика передбачає побудову практичного підходу до процесу управління суб'єктами спортивної діяльності та визначення рівня їх впливу на розвиток спорту та діяльність спортивних організацій.

На наш погляд, систему управління спортивною діяльністю необхідно розглядати з позиції макро- та мікроекономічної діяльності суб'єктів управління. Проте, в даний час чітко розмежувати ці структури по всій вертикалі управління неможливо.

Здійснивши функціональний аналіз, в деяких випадках слід розмежовувати процес управління фізичною культурою і спортом та управління спортивною діяльністю на рівні фізкультурно-спортивних організацій. Стратегічні цілі в рамках цих двох процесів можуть відрізнитися, оскільки система управління фізичною культурою і спортом повинна представляти інтереси суспільства, а система управління спортивними організаціями інтереси суб'єктів, які здійснюють господарську діяльність. Тому без сумніву, що цілі системи управління фізичною культурою і спортом будуть значно ширшими і різноманітнішими, ніж цілі спортивних організацій в довгостроковій і короткостроковій перспективі.

Такий підхід зумовлює поділ функцій управління в сфері фізичної культури і спорту на функції управління спортом та функції управління спортивними організаціями [3].

Під поняттям «управління спортом» розуміємо сукупність управлінських дій державними органами влади, які не виконують господарських функцій і спрямовані на визначення цілей, формування принципів та інструментів державної політики в сфері фізичної культури і спорту, а також впровадження цієї політики всіма суб'єктами управління. Під «управлінням спортивними організаціями» розуміємо сукупність управлінських дій суб'єктами сфери фізичної культури і спорту, які ведуть виробничо-господарську, комерційну чи фінансову діяльність з метою отримання прибутку.

Сам процес управління у теорії сучасного менеджменту розглядається в контексті сукупності функцій, які виконуються суб'єктом управління. Існують різні підходи до класифікації цих функцій, однак найбільш поширеним і загальним є підхід, при якому виділяють чотири основні функції процесу управління, зокрема: планування, організацію, мотивацію і контроль. Така класифікація у найбільш загальному вигляді може застосовуватись до управління спортивними організаціями. Щодо функцій управління спортом, то їх варто поділити на правовстановлюючі функції, володіння (розпорядчі) організаційні, функції підтримки, і контролю (табл. 1). Організаційна складова управління спортом заснована на реалізації механізму держави, який включає державний механізм, а саме органи державної влади в сфері фізичної культури та спорту, державні установи та підприємства та механізм місцевого самоврядування, який включає в себе регіональні та місцеві органи державної виконавчої влади в сфері фізичної культури та спорту [6].

Правовстановлюючі функції передбачають видання нормативних актів, які регулюють відносини у сфері фізичної культури і спорту, обов'язкових для виконання всіма суб'єктами управління спортивною діяльністю. Функції володіння (розпорядчі) управління спортом полягають у прийнятті рішень щодо відчуження майна,

передавання його в оренду тощо. Розподіл цієї функції між майже всіма суб'єктами управління спортом знижує ефективність виконання розпорядчих функцій та сприяє прийняттю безвідповідальних управлінських рішень. На нашу думку, ця функція повинна бути зосереджена у рамках одного суб'єкта управління спортом. Організаційні функції включають у себе управлінські дії з визначення особливостей протікання нормативних та технологічних процесів

спортивної діяльності. Контрольні функції полягають у перевірці відповідності стратегічних планів з організації і розвитку сфери фізичної культури і спорту, дій суб'єктів управління спортом цілям національної політики. Функція підтримки полягає у забезпеченні державної фінансової та бюджетної політики, підготовки кадрів та охорони здоров'я у сфері фізичної культури і спорту.

Таблиця 1

Розподіл функцій між суб'єктами управління спортом в Україні

Суб'єкт управління	Функції управління, що виконуються суб'єктом
Верховна Рада України	Правовстановлюючі
Кабінет Міністрів України	Правовстановлюючі Володіння (розпорядчі) Підтримки
Міністерство молоді та спорту України	Правовстановлюючі Володіння (розпорядчі) Організаційні Підтримки Контрольні
Департамент олімпійського спорту	Організаційні
Департамент фізичної культури та неолімпійських видів спорту	Організаційні
Верховна Рада Автономної Республіки Крим, обласні, Київські та Севастопольська міські, районні ради	Володіння (розпорядчі) Організаційні Володіння Підтримки
Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації	Володіння (розпорядчі) Організаційні Підтримки
Управління (відділи) у справах сім'ї, молоді та спорту місцевих державних адміністрацій	Володіння (розпорядчі) Організаційні Контрольні
Районні державні адміністрації	Володіння (розпорядчі) Організаційні Підтримки
Сільські, селищні, міські ради	Володіння (розпорядчі) Організаційні Підтримки

На рівні управління спортивними організаціями основними є функції організації та господарювання. Господарські функції – це управління діяльністю різного роду організацій (фірм), використанням та відтворенням матеріальних, трудових та фінансових ресурсів з метою розвитку та популяризації фізичної культури і спорту, а також з метою отримання прибутку. У вузькому розумінні – це здійснення комерційної та некомерційної діяльності сукупністю господарських суб'єктів різних

форм власності. Суб'єкти управління спортом у практиці не повинні здійснювати господарських функцій.

Система управління спортом та система управління спортивними організаціями є взаємозалежними, оскільки серед цілей національної політики завжди є цілі ефективного здійснення спортивної діяльності. На сьогодні, системи управління спортом та спортивними організаціями є інтегровані в одну систему у зв'язку з тим, що більшість спортивних організацій є

державної форми власності і підпорядковуються уповноваженому органу з управління спортом.

Склад систем управління спортом та спортивними організаціями визначає сукупність принципів управління, що відносяться до цих систем. Зважаючи на те, що до системи управління спортом та спортивними організаціями входять державні органи влади, суб'єкти господарювання (громадські органи, комерційні організації), а також те, що спорт є важливим фактором суспільства, система управління спортом та спортивними організаціями повинна враховувати загальні принципи управління, принципи державного управління і спеціальні принципи управління спортивною діяльністю. Також ця система принципів повинна скеровувати спортивну діяльність у напрямку до соціально-ефективного розвитку та враховувати сучасні підходи щодо системи управління організацією.

До загальних принципів управління належать: розподіл праці, повноваження і відповідальність, дисципліна, єдиновладдя, єдність керівництва, підпорядкованість інтересів, винагорода персоналу, централізація, ієрархія, порядок, справедливість, стабільність персоналу, ініціатива, корпоративний дух [12]. Серед принципів державного управління виділяють принцип верховенства права, принцип участі громадян та їх об'єднань в управлінні, принцип прозорості та відкритості державних органів управління.

В статті нами розмежовуються принципи управління спортом та принципи управління спортивними організаціями, а також принципи щодо здійснення процесу управління та принципи щодо побудови системи управління. В принципи управління спортом та спортивними організаціями вкладено новий зміст, що пов'язано з домінуванням процесного підходу до побудови системи управління на відміну від функціонального, котрий домінує в даний час (табл. 2).

Рівень розвитку фізичної культури і спорту перебуває у певній залежності від організаційної злагодженості управлінського механізму, який скеровує поступальний розвиток спортивної діяльності завдяки взаємодії і чіткому розмежуванню повноважень державних органів влади,

проведенню чіткої програми дій щодо провадження державної політики з її розвитку, визначення місця та ролі підприємницьких структур та громадських організацій у цих процесах. Тенденції розвитку галузі свідчать про наявність інтеграційних процесів, які спрямовані на приведення у відповідність вітчизняних управлінських стандартів сфери фізичної культури і спорту до рівня провідних країн світу.

Висновки

1. При здійсненні удосконалення чинної системи управління спортом та спортивними організаціями в Україні потрібно використовувати сучасні методи та прийоми. У статті встановлено, що на сьогодні найбільш дієвими методами удосконалення структуру управління є методи, що базуються на структурно-функціональному та процесному підходах.

2. Недостатня ефективність виконання функцій управління у рамках процесу управління спортом та спортивними організаціями в Україні пов'язана з неоптимальним розподілом повноважень серед суб'єктів управління.

3. Запропоновані принципи управління спортом та спортивними організаціями, сформульовані на основі принципів адміністрування, принципів державного управління, скеровують систему управління у напрямку ефективного розвитку, використання сучасних підходів і методів науки менеджменту та враховують традиції господарювання, що склалися в Україні.

4. Запропоновані та удосконалені організаційно-економічні підходи до управління та принципи управління спортом та спортивними організаціями дозволять уникнути помилок при удосконаленні чинної системи управління, ефективно здійснювати процес управління спортивною діяльністю в Україні.

Принципи управління спортом та спортивними організаціями в Україні

Принципи щодо побудови системи управління	
Система управління спортом	Система управління спортивними організаціями
1. Розмежування системи управління спортом і спортивними організаціями 2. Розмежування повноважень між державними органами влади і органами місцевого самоврядування 3. Постійне вдосконалення 4. Врахування економічних умов використання матеріальних, трудових та фінансових ресурсів 5. Стабільність 6. Врахування національних особливостей і традицій 7. Ієрархія	1. Розмежування системи управління спортом і спортивними організаціями 2. Постійне вдосконалення 3. Стабільність 4. Прибутковість (ефективність) 5. Врахування національних особливостей і традицій 6. Інноваційність 7. Ієрархія
Принципи щодо здійснення процесу управління	
Система управління спортом	Система управління спортивними організаціями
1. Розподіл праці 2. Повноваження і відповідальність 3. Дисципліна 4. Єдиновладдя 5. Єдність керівництва 6. Підпорядкованість інтересів 7. Винагорода персоналу 8. Оптимальне співвідношення між делегуванням та централізацією 9. Порядок 10. Справедливість 11. Стабільність персоналу 12. Ініціатива 13. Корпоративний дух 14. Верховенство права 15. Участь громадян та їх об'єднань в управлінні 16. Прозорості та відкритості	1. Розподіл праці 2. Повноваження 3. Відповідальність 4. Дисципліна 5. Єдиновладдя 6. Єдність керівництва 7. Підпорядкованість інтересів 8. Винагорода персоналу 9. Оптимальне співвідношення між делегуванням та централізацією 10. Ієрархія 11. Порядок 12. Справедливість 13. Стабільність персоналу 14. Ініціатива 15. Корпоративний дух 16. Принцип спортивного мотивування

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- Гасюк І. Л. Механізми державного управління фізичною культурою та спортом в Україні : автореф. дис. ... д.держ.упр. : спец. 25.00.02 «Механізми державного управління» / І. Л. Гасюк. – К., 2013. – 42 с.
- Гацуля О. Розвиток галузевого управління у сфері фізичної культури та спорту: концептуальні засади / О. Гацуля // Державне управління та місцеве самоврядування. – 2015. – Вип. 1(24). – С. 176-185.
- Гуль І. Г. Організаційно-економічні підходи до управління спортивною діяльністю в умовах ринку / І. Г. Гуль, О. І. Завидівська, М. В. Сухан // Проблеми і тенденції розвитку сучасної економіки в умовах інтеграційних процесів: теоретичні та практичні аспекти: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції, Херсон, 17-18 жовтня 2019 р. – Херсон, вид-во ФОП Вишемирський В.С., 2019. – С. 276-277.
- Жданова О. М. Управління сферою фізичного виховання і спорту: навч. посіб. / О. М. Жданова, Л. Я. Чеховська. – Дрогобич. Коло: 2009. – 224 с.
- Журба М. А. Публічне управління у галузі фізичної культури і спорту: автореф. дис. ... к.ю.н.: спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / М.А. Журба. – Одеса, 2017. – 24 с.
- Кудлата К. В. Нормативно-правові та функціональні засади державного управління фізичною культурою і спортом на регіональному рівні / К. В. Кудлата // Економіка та держава. – 2014. – №3. – С. 144-148.
- Нікітенко С. В. Теоретико-правові підвалини функціонування фізичної культури і спорту в Україні / С. В. Нікітенко // Держава та регіон. Серія: Державне управління. – 2016. – №2(54). – С. 83-86.
- Переверзин И. И. Методика исследования проблем управления физической культурой и спортом / Переверзин И. И., Кутепов М. Е., Кузин В. В. – М.: ГЦОЛИФК, 1989. – 47 с.
- Управление в сфере физической культуры и спорта: Учебное пособие. Часть 1 / Ефимов В. К., Починкин А. В., Какузин В. А. и др. – Малаховка: МГАФК, 1996. – 156 с.

10. Шевчук І. В. Методологічні аспекти державного управління фізичною культурою і спортом на регіональному рівні / І. В. Шевчук // Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія: Управління. – 2014. – Вип. 3. – С. 243-251.

11. Шегда А. В. Менеджмент: Підручник / Шегда А. В. – К.: Знання, 2004. – 687 с.

12. Fayol Henrik. Administracja przemyslowa i ogolna nauka o administracji w zastosowaniu do panstwa / Fayol Henrik; Przel. J. A. Teslar. – Warszawa: Nakl. Inst. Naukowej Organizacji przy Muzeum Przemyslu i Rolnictwa, 1926. – 198 с.

ГУЛЬ И. Г.^{1*}, ЗАВЫДИВСЬКАЯ О. И.^{2*}

1* к.э.н, доцент кафедры экономики и менеджмента, Львовский государственный университет физической культуры имени Ивана Боберского, e-mail: gul_ivan@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-4043-7007

2* к.э.н, доцент, доцент кафедры экономики и менеджмента, Львовский государственный университет физической культуры имени Ивана Боберского, e-mail: zoiggg@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-1809-9972

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ СПОРТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В УСЛОВИЯХ РЫНКА

Цель статьи заключается в обосновании методических подходов, функций и принципов для формирования эффективной системы управления спортивной деятельностью в Украине и определении перспективных путей ее совершенствования. **Методы исследования:** теоретический анализ и обобщение литературных источников; общенаучные методы исследования; системный, структурно-функциональный, процессный, сравнительный и ситуационный подходы. **Результаты.** В результате исследования выявлено и обоснованно предпосылки совершенствования системы управления спортивной деятельностью в Украине. Установлено, что на сегодня наиболее действенными методами усовершенствования структуры управления являются методы, основанные на структурно-функциональном и процессном подходах. Предложены и усовершенствованные организационно-экономические подходы к управлению, и принципы управления спортом и спортивными организациями. **Научная новизна.** Усовершенствована и получили дальнейшее развитие организационно-экономические и научные подходы по разграничению понятий управления спортом и управления спортивными организациями, принципы построения и функционирования системы управления, понимание функций управления спортивной деятельностью в Украине. **Практическое значение.** Результаты исследования могут быть использованы учреждениями государственного управления и спортивными организациями.

Ключевые слова: спортивная деятельность; управления спортом; управления спортивными организациями; структура управления; функции управления; принципы управления

HUL I. H.^{1*}, ZAVYDIVSKA O. I.^{2*}

1* PhD in Economics, Associate Professor of Economics and Management Department, Lviv State University of Physical Culture named after I. Boberskyi, e-mail: gul_ivan@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-4043-7007

2* PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Economics and Management Department, Lviv State University of Physical Culture named after I. Boberskyi, e-mail: zoiggg@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-1809-9972

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL APPROACHES TO IMPROVEMENT OF THE SYSTEM OF SPORTS ACTIVITIES MANAGEMENT IN THE MARKET CONDITIONS

The purpose of this work is to substantiate methodological approaches and principles for the formation of an effective system of sports activities management in Ukraine and to identify the ways to improve it. **Research methods:** theoretical analysis and generalization of literary sources; general scientific methods of research; systematic, structural-functional and process methods, comparative and situational approaches. **The results.** The prerequisites for improving the system of sport activity management in Ukraine were identified and substantiated as a result of the research. It found that today the most effective methods of improving the structure of management are

methods based on structural, functional and process approaches. Organizational and economic approaches to the management, and the principles of managing sport and sports organizations were proposed and improved. **Scientific novelty.** The organizational and economic and scientific approaches to the differentiation of the concepts of sports management and management of sports organizations, principles of building and functioning of the management system, understanding of the functions of managing sports activities in Ukraine have been further developed and further developed. **The practical significance.** The results of the study can be used by government agencies and sports organizations.

Keywords: sports activities; sport management; management of sports organizations; management structure; functions of management; principles of management.

REFERENCES

1. Hasiuk I. L. (2013). *Mekhanizmy derzhavnoho upravlinnia fizychnoiu kulturoiu ta sportom v Ukraini [Mechanisms for public administration and management of physical culture and sport in Ukraine]*, (Extended abstract of Doctor's thesis), Kyiv, 42 p.
2. Hatsulia O. (2015). Rozvytok haluzevoho upravlinnia u sferi fizychnoi kultury ta sportu: kontseptualni zasady [The development of sectoral management in the field of physical culture and sports: conceptual foundations]. *Derzhavne upravlinnia ta mistseve samovriaduvannya [Public administration and local government]*, Vol. 1(24), pp. 176-185.
3. Hul I. H., Zavydivska O. I., Sukhan M. V. (2019). Orhanizatsiino-ekonomichni pidkhody do upravlinnia sportyvnoiu diialnistiu v umovakh rynku [Organizational and economic approaches to the management of sports activities in market conditions]. *Abstracts of Papers '19: Problemy i tendentsii rozvytku suchasnoi ekonomiky v umovakh intehratsiinykh protsesiv: teoretychni ta praktychni aspekty [Issues and Trends in Modern Economy Under Integration: Theoretical and Practical Aspects]*. Kherson: IE Vysheymyrsky VS, pp. 276-277.
4. Zhdanova O. M., Chekhovska L. Ya. (2009). Upravlinnia sferoiu fizychnoho vykhovannia i sportu [Management of physical education and sports]. Drohobych: Kolo, 224 p.
5. Jurba M. A. (2017). *Publichne upravlinnia u haluzi fizychnoi kultury i sportu [Public administration in the field of physical culture and sport]*, (Extended abstract of Candidate's thesis), Odessa, 24 p.
6. Kudlata K. V. (2014). Normatyvno-pravovi ta funktsionalni zasady derzhavnoho upravlinnia fizychnoiu kulturoiu i sportom na rehionalnomu rivni [Legal and functional basis of the state administration physical culture and sports at the regional level]. *Ekonomika ta derzhava [Economy and state]*, Vol. 3, pp. 144-148.
7. Nikitenko S. V. (2016). Teoretyko-pravovi pidvalyny funktsionuvannia fizychnoi kultury i sportu v Ukraini [Theoretical and legal fundamentals of functioning of physical training and sports in Ukraine]. *Derzhava ta rehion. Serii: Derzhavne upravlinnia [State and regions. Series: Public Administration]*, Vol. 2(54), pp. 83-86.
8. Pereverzyn I. I., Kutepov M. Ye., Kuzyn V. V. (1989) Metodika issledovaniya problem upravleniya fizicheskoy kulturoy i sportom [Methodology for the study of physical culture and sports management problems]. Moscow: GTsOLIFK, 47 p.
9. Efimov V. K., Pochinkin A.V., Kakuzin V.A. and ed. (1996). *Upravleniye v sfere fizicheskoy kultury i sporta [Management of physical education and sports]*. Malakhovka: MGAFK, 156 p.
10. Shevchuk I. V. (2014). Metodolohichni aspekty derzhavnoho upravlinnia fizychnoiu kulturoiu i sportom na rehionalnomu rivni [Methodological aspects of state administration physical culture and sports at the regional level]. *Naukovyi visnyk Akademii munitsypalnoho upravlinnia. Serii: Upravlinnia [Scientific Bulletin of the Academy of Municipal Administration. Series: Management]*, Vol. 3, pp. 243-251.
11. Shehda A. V. (2004). *Menedzhment [Management]*. Kyiv: Znannia, 687 p.
12. Fayol H. (1926). *Administracja przemyslowa i ogolna nauka o administracji w zastosowaniu do panstwa*. Warszawa: Nakl. Inst. Naukowej Organizacji przy Muzeum Przemyslu i Rolnictwa, 198 p.

Стаття надійшла до редакції: 24.04.2020

Received: 24 April 2020

ЦИФРОВА ЕКОНОМІКА, МАТЕМАТИЧНІ І ІНСТРУМЕНТАЛЬНІ МЕТОДИ ЕКОНОМІКИ

УДК (304+001.895)+(65+378.4):004.9

ОСЕЦЬКИЙ В.Л.^{1*}, КРАУС Н.М.^{2*}, КРАУС К.М.^{3*}, ОСЕЦЬКА Д.В.^{4*}

1* д.е.н., професор кафедри економічної теорії, макро- та мікроекономіки Київський національний університет імені Тараса Шевченка, e-mail: val_osetski@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-5104-1070

2* д.е.н., доцент, професор кафедри фінансів та економіки Київський університет імені Бориса Грінченка, e-mail: k2205n@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-8610-3980

3* к.е.н., доцент кафедри управління Київський університет імені Бориса Грінченка, e-mail: k23k@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-4910-8330

4* к.е.н., доцент кафедри обліку і фінансів, Бориспільський Інститут муніципального менеджменту при МАУП, e-mail: diana-o@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-5765-502X

СОЦІАЛЬНІ ІННОВАЦІЇ ПІДПРИЄМНИЦЬКОГО УНІВЕРСИТЕТУ В ІНФОРМАЦІЙНО-ЦИФРОВОМУ ПРОСТОРИ

Мета. У статті проаналізовано сучасні тенденції впровадження соціальних інновацій та їх ефективних інструментів у діяльності підприємницького університету. Показано, якою мірою проектні інновації підприємницького університету спрямовані на соціальні інновації які призводять до вдосконалення, або появи нового освітнього продукту/послуги чи технології в умовах розширення інформаційно-цифрового простору. **Методика.** Для досягнення поставленої мети використано сукупність наукових методів, які забезпечили концептуальну цілісність дослідження, зокрема: структурно-логічний аналіз та узагальнення (дали можливість, з одного боку, з'ясувати місце соціальних інновацій в економічній системі, а з іншого – розглянути підприємницький університет як складну структуру інститутів, організацій чи установ, що продукують нові знання і технології). Завдяки методу аналізу й синтезу зроблено висновки щодо необхідності та можливості практичного застосування результатів дослідження. **Результати.** У статті розкрито та систематизовано на основі аналізу наукових поглядів і творчого осмислення існуючих точок зору щодо розуміння поняття «інновація» в цілому і «соціальні інновації» зокрема. Ідентифіковано соціально-економічні та інституціональні умови формування підприємницького університету який повинен виступати одночасно в якості і науково-освітньої установи, і консалтингової компанії, і власником/засновником суб'єктів інноваційної інфраструктури. **Наукова новизна.** Теоретично сформульовано й обґрунтовано поняття «соціальні інновації підприємницького інституту» як синтез сукупності інституційних елементів, які перебувають у певних взаємозв'язках і відносинах між собою, утворюють динамічну систему, що сприятиме впровадженню соціальних інноваційних змін крізь соціальне підприємництво, новітні моделі навчання та інклюзивні інновації. **Практична значимість.** Окремі результати та висновки статті можуть бути використані для адаптації дослідницьких і навчальних можливостей університету до соціальних інновацій та орієнтація їх на обслуговування приватного підприємництва шляхом комерціалізації результатів дослідження.

Ключові слова: соціальні інновації, підприємницький університет, інноваційно-цифровий простір, соціальне підприємництво

Постанова проблеми

В умовах розширення інформаційно-цифрового простору заклади вищої освіти, окрім навчання та дослідницької діяльності, виконують роль «інкубаторів» та сприяють розвитку підприємництва, роблячи їх хабами

для розвитку інновацій. Нині інновації є ефективним вирішенням найбільш гострих суспільних проблем, що визначає їх актуальність для соціуму. Саме це дало підстави університетам сфокусувати свою увагу на створенні соціальних інновацій як процесу віднаходження, забезпечення,

підтримки і впровадження оригінальних рішень соціальної проблеми. Для вищої освіти тема соціальних інновацій є особливо важливою з огляду на те, що підприємницькі університети ставлять за мету не тільки генерацію і поширення знань, а й створюють економічну та соціальну цінність шляхом передачі суспільству технології та комерціалізації результатів навчання і досліджень. Завдяки трансформаційним дослідженням підприємницькі університети прагнуть вирішувати суспільні проблеми, активізуючи процеси соціальних інноваційних змін через соціальне підприємництво, інноваційні моделі навчання та інклюзивні інновації.

Саме соціальні інновації та їх зв'язок з підприємницькими університетами показали, що потенціал для проєктних інновацій та розвитку соціального підприємництва полягає у висвітленні ролі підприємницького університету для створення нових інституційних і соціальних форматів для виробництва, передачі і застосування знань. Також їхня місія полягає у виділенні бізнес-ресурсів підприємницького університету безпосередньо соціальному сектору з метою допомоги підприємцям навчатись, надати їм консультативні послуги, інформаційний простір, доступ до ресурсів, спікерства, менторства та закладати фундамент якісних партнерських зв'язків. Виходячи з цього, соціальне підприємництво та соціальні інновації мають стати невід'ємною академічною місією університетів, щоб вони і надалі залишались в авангарді освітніх інновацій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Необхідність з'ясування сутності поняття «соціальні інновації» в інформаційно-цифровому просторі та дослідити можливі шляхи їх провадження у діяльності підприємницьких університетів стали справжнім викликом для вищої освіти та сучасної науки. Названі аспекти наукових розвідок відображені у працях іноземних вчених. Першими, хто вважав, що соціальні інновації можуть мати форму продукту, технологічного процесу, чи бути ідеєю, принципом, соціальною програмою, правилом діяльності підприємницьких університетів, були М. Андерсон, Д. Доманські, Дж. Ховалдт. Ці вчені

дослідили можливі шляхи провадження соціальних інновацій у діяльності інноваційно-підприємницьких університетів на прикладі проєкту LASIN (Latin American Social Innovation Network; Американська соціальна інноваційна мережа).

Вагомий внесок у дослідженні ролі підприємницьких університетів у галузі соціальних інновацій належить К. Брунденіусу, Б. Горанссону та Хосе Манель Карвальо де Мелло, які показали, що соціальний розвиток має стати невід'ємною місією університетів, щоб вони могли постійно «триматися на хвилі» освітніх інновацій.

Пошуку соціальних інновацій, які б давали нове рішення соціальної проблеми в умовах розширення інформаційно-цифрового простору присвячено праці таких вітчизняних науковців, як В. Базилевич, Е. Лібанова, О. Грішнова, А. Семикіна, М. Ситницький, Л. Федулова, І. Татомир, О. Яцюнь та інших авторів. Вони націлені на формування нової інноваційно-підприємницької моделі розвитку університетів орієнтованих на новітні моделі навчання та інклюзивні інновації.

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

Мета пропонованої статті – розкрити напрями розвитку соціальних інновацій та їх зв'язок з підприємницькими університетами та показати, яку потенційно-важливу роль відіграють університети у реалізації інноваційних проєктів бізнес-методами.

Виклад основного матеріалу дослідження

Становлення підприємницького університету в сучасному динамічному інформаційно-цифровому просторі потребує «вироблення» нової ідеології, яка орієнтується на нововведення і пронизує все суспільство. Наукові результати, конструкторські розробки, технологічні та інституціональні нововведення стають сьогодні головною рушійною силою як економічного прогресу, так і соціального розвитку провідних країн світу. Цифрова економіка в умовах розвитку суспільства знань, характеризується провідним значенням інноваційної активності суб'єктів науки і виробництва, ростом наукоємних технологій, науково-технічного виробництва,

становленням підприємницьких університетів, інтелектуалізацією факторів виробництва, які формують завдяки інноваціям, соціальному капіталу, новий технологічний уклад [1, с. 59].

За умов розвитку євроінтеграційних процесів трудовий потенціал є головним ресурсом інноваційного виробництва, гуманізації і соціалізації економіки та підвищення конкурентоспроможності. У свою чергу трудовий потенціал підприємств не може сформуватися без належних інвестицій у нього та інновацій, які безпосередньо впливають на його формування. Дуже часто саме інновації у своєму соціальному прояві спричиняють прагнення людини до навчання, саморозвитку та самовдосконалення, тобто виступають головним чинником підвищення розвитку трудового потенціалу підприємств [2, с. 13].

Соціальні інновації є одним із генераторів динамічного макроекономічного розвитку. Вони націлені на створення сучасного суспільства, соціально-економічних інститутів, інфраструктури та “сучасної, цифрової” людини задля забезпечення світової конкурентоздатності України. Саме соціальні інновації формують середовище, що сприяє науково-технічному та технологічному прогресу українського суспільства. За більш ніж 70 років дослідження нововведень можна побачити поворот від технократичного до соціально-економічного бачення цих процесів. Тобто в аналіз соціальних інновацій увійшли такі елементи, як суспільна свідомість, очікування і настрої, цінності і норми. Як показав досвід різних країн світу та модернізації їх економік, для успішного інноваційно-цифрового розвитку необхідна гармонійна взаємодія його технологічної складової з іншими, менш дослідженими – інституційною та соціально-ціннісною [3, с. 234].

Великий економічний словник пропонує теж подвійне розуміння поняття “інновація”:

- вкладання коштів в економіку, що забезпечує зміну поколінь техніки та технології;
- нова техніка, технологія, яка є результатом досягнень НТП. Розвиток винахідництва, виявлення піонерних та масштабних

винаходів є суттєвим фактором інновацій [4, с. 374].

Вагомий внесок у дослідження даної категорії зробив американський вчений Б. Твісс (B. Tvis). Він розглядає нововведення як процес, в якому винахід або ідея набуває економічного змісту, тобто винахід стає нововведенням, якщо отримує успіх на ринку. Такого роду процес об’єднує техніку, управління, науку і економіку та охоплює комплекс відносин, виробництво, обмін й споживання [5, с. 36, 76].

Знаний український професор і дослідник З. Варналій трактує інновацію як кінцевий результат розробки (фундаментальних та прикладних досліджень) та комерціалізації (доведення розробки до стадії готового продукту здатного давати прибуток) нової ідеї, яка перетворюється на продукт, технологію, організаційне або маркетингове рішення [6, с. 100–101].

О. Набатова український науковець, досліджує саме соціальні інновації та наполягає на тому, що “соціальні інновації – це не лише нововведення як статичний кінцевий результат творчої діяльності, але й процес перетворення новацій на соціокультурні норми і моделі поведінки, їхнього інституційного оформлення” [3, с. 235]. У зв’язку з цим, виникає необхідність дослідження інституційних механізмів соціальних інновацій.

На основі проведеного теоретико-методологічного аналізу можна стверджувати, що інноваційна діяльність університетів – це діяльність, пов’язана зі змінами у його внутрішніх процесах. Зрозуміло, що у ринкових умовах будь-які зміни в інноваційно підприємницькому університеті ретельно прораховуються та оцінюються з точки зору економічного і соціального ефектів. Отже, можна зробити висновок, що зміни, прийняті до реалізації в університеті, що займається інноваційним підприємництвом, обов’язково матимуть позитивний соціально-економічний ефект. На цій основі придбання університетом нового якісного обладнання, залучення нового висококваліфікованого науковця-дослідника або оптимізація використання приміщень з метою економії площі і може вважатися його новітньою діяльністю.

Для того щоб краще зрозуміти суть та економічний зміст соціальних нововведень,

доречним буде розглянути їх класифікаційні ознаки, які сьогодні є досить різноманітними (табл. 1.).

Наведені в таблиці класифікаційні ознаки підтверджують, що процеси нововведень різні за своїм характером, а отже форми їх організації, масштаби і способи впливу на інноваційну підприємницьку діяльність університету також різноманітні [8, с. 8]. Макрорівневі соціальні інновації охоплюють три рівні суспільного устрою: соціально-економічні інститути, інноваційну структуру, соціокультурні характеристики суспільства.

Останні – найбільш фундаментальний рівень, в якому знаходяться структури цінностей, цільових орієнтацій, потреб, мотивацій, норм та моделей повсякденної поведінки. З цієї причини, цей рівень є стратегічним об'єктом інноваційної діяльності підприємницького університету. Чим більш “глибинним” є соціокультурний рівень, тим менші змін, що відбуваються у ньому, піддаються прямому управлінню елітою і, тим важливішим стає вплив, що чиниться на нього “стохастичними” діями мільйонів людей [9, с. 176–177]. Таблиця 1.

Класифікаційні ознаки та види соціальних нововведень [8, с. 9]

Джерело: складено на основі [8, с.9]

Класифікаційні ознаки	Види нововведень
За ступенем радикальності (новизна, інноваційний потенціал, оригінальність технічного рішення)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Радикальні (піонерні, базові, наукові) ✓ Ординарні (винаходи, нові технічні рішення)
За характером застосування: <ul style="list-style-type: none"> ✓ продуктивні; ✓ технологічні; ✓ соціальні; ✓ комплексні; ✓ ринкові. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Орієнтовані на виробництво і використання нових продуктів ✓ Націлені на створення нової технології ✓ Орієнтовані на побудову й функціонування нових структур
За стимулом появи (джерелом)	Нововведення, спричиненні розвитком науки і техніки, потребами виробництва та ринку
За масштабом (комплексністю)	Складні (синтетичні) і прості
За роллю у відтворювальному процесі	Споживчі й інвестиційні
За адресністю	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Для виробництва і споживачів ✓ Для суспільства в цілому ✓ Для ринку

Виходячи з цього, наприклад, О. Набатова вважає, що соціальні інновації можуть не призвести до бажаних результатів, якщо вони не опираються на відповідні зміни в моделях соціально-економічної поведінки суб'єктів мікрорівня. В цьому ми з нею погоджуємось. Можлива й інша ситуація, коли виникнення інноваційних практик не супроводжується відповідним оновленням інституційних форм. В обох випадках виникають інституційні розриви, результатами яких стають непередбачувані негативні наслідки соціально-інноваційної діяльності університетів; різке погіршення функціонування певної сфери людської діяльності внаслідок деінституціоналізації або витіснення формальних інститутів неформальними; імітація інновацій, заміщення інноваційної діяльності університету примітивною адаптацією, яка не має визначеної спрямованості і не завжди є ефективною. Таким чином, найважливішим

змістовим аспектом інституціоналізації соціальних інновацій є взаємна обумовленість і взаємне стимулювання змін соціально-економічних інститутів та моделей соціально-економічної поведінки за допомогою дії позитивних і негативних зворотних зв'язків [3, с. 236].

Інституціоналізація соціальних інновацій природно-історичного характеру являє собою кристалізацію, впорядкування, стандартизацію і формалізацію певних зразків поведінки індивідуумів. Вони характеризують різноманітні процеси становлення і генези інституційних утворень. Під час своєї інституціоналізації соціальні інновації проходять три стадії – селекцію, адаптацію та інтеграцію. На першій стадії здійснюється неформальний відбір серед власних нововведень і запозичених зразків поведінки. Ті з них, які пройшли через “суспільний фільтр”, пристосовуються на другій стадії до специфіки існуючої

соціально-економічної структури. З часом вони стають її органічними компонентами. На останній стадії соціальні інновації, у вигляді вже усталених і адаптованих практик, формалізуються за допомогою механізмів організаційно-правового регулювання та перетворюються на традиційні для суспільства явища [3, с. 236].

За інституціоналізації соціальних інновацій проектного характеру, формальні процедури передують початку реальних інноваційних процесів в підприємницькому університеті. Проектні інновації можна розглядати, як перетворення нововведень на зразки поведінки і конкретні норми дослідників та науковців. Вони забезпечують їх інституціоналізацію і закріплення у сфері матеріальної й духовної культури суспільства.

У ході своєї інституціоналізації соціальні інновації проходять чотири фази: зародження, ідентифікацію, утвердження, рутинізацію. Фаза зародження пов'язана із появою новаторської ідеї. Під час фази ідентифікації відбувається розповсюдження новації, яка в подальшому може стати обмеженою (латентна соціальна новація), визнаною девіацією (подавлена соціальна новація) або визнаною соціальною інновацією (прийнята новація) [10, с. 196–197]. В останньому випадку виникає необхідність відповідних інституційних змін в інноваційній системі підприємницького університету, що забезпечують утвердження соціальних інновацій. А далі відбувається її рутинізація, традиціоналізація [3, с. 236] та хабітуалізація.

Соціальні інновації є одним з основних генераторів соціально зумовленого розвитку. Крім того, саме вони формують інноваційне середовище, що сприяє технологічним інноваціям, забезпечує їх дифузю, підвищення ефективності використання, зменшення інноваційних витрат та негативних побічних ефектів [11, с. 64].

Соціальна інновація, таким чином, є результатом взаємодії спільноти авторів і наукових установ, які разом формують так звані “екосистеми університетів”, що все більше розширюються за національні кордони, стаючи міжнародними. Проведене нами теоретико-методологічне дослідження категорії “соціальна інновація” та окремих

аспектів її інституціоналізації, дозволяє сформулювати ряд висновків і узагальнень.

По-перше, особливим змістом соціальної інновації є якісні зміни, котрі призводять до покращення, вдосконалення або появи нового освітнього продукту/послуги чи технології в університеті.

По-друге, визначення сутності поняття “соціальна інновація” перебуває у постійному розвитку й доповнюється певними аспектами, які враховують особливості та вимоги певного етапу розвитку економіки країни, в нашому випадку інформаційно-цифрового.

По-третє, види ефектів, які в більшості випадків забезпечує соціальна інновація є економічними, соціальними та екологічними. Закордонний науковець А. Барнева зробила спробу виразити це у вигляді формули:

$$\text{Соціальна інновація} = \text{Нововведення} + \text{Досягнута соціально-економічна ефективність} \quad (1.1)$$

“Соціально-економічна ефективність нововведення виражається в додатковій вигоді, яку отримує інноватор, - стверджує А. Барнева, - саме цим в економічній літературі викликана поява терміну “інноваційна рента”. Якщо рента визначена, як дохід від фактора виробництва, пропозиція якого нееластична, то інноваційна рента передбачає наявність доходу від введення в дію чи експлуатацію нововведень, що недоступні для інших”... підприємницьких університетів... “інноваційна рента – це деякий грошовий надлишок над нормальним прибутком, який з'являється в результаті впровадження соціальних інновацій” [12, с. 62].

По-четверте, класифікаційні ознаки і види соціальних нововведень підтверджують, що процеси такого роду нововведень різні за своїм характером, а отже форми їх організації, масштаби і способи впливу на інноваційну діяльність університетів також різноманітні. Соціальні інновації різні за своїми змістом і сферами застосування, методами використання, рівнем розробки та поширення, за економічною значущістю.

По-п'яте, науково-технічна новизна, комерційна реалізованість та виробниче застосування – це ключові якості соціальних інновацій, які і визначають її зміст.

Комерціалізація по відношенню до соціальної інновації виступає як потенційна якість, без якої вона може стати звичайним нововведенням.

Важливою сферою діяльності підприємницького університету, яка безпосередньо пов'язана зі створенням і реалізацією соціальних інновацій, є управління інноваційними проектами такого типу університетів. Управління проектами підприємницького університету набуло визнання в усьому світі методологією проектною і підприємницькою діяльністю. Сьогодні є потреба у переході від функціонального мислення керівників і науковців-дослідників до проектного мислення та проектного управління. Розглядаючи управління інноваційним проектом підприємницького університету як систематичний процес, необхідно виходити із наступного положення: інноваційний проект представляє собою складний, динамічний, багатофункціональний об'єкт, тому система управління ним повинна бути автоматизована і гнучка для того, щоб допустити можливість адаптації до змін в умовах проектування, створення, реалізації проекту, а також до змін в навколишньому середовищі [13, с. 53].

Модель інноваційного процесу підприємницького університету може бути представлена наступним ланцюгом [14, с. 36]:

$$\Phi Д - П Д - Д К Р - В - Р \quad (1.2)$$

де $\Phi Д$ – фундаментальні дослідження в університеті;

$П Д$ – прикладні дослідження університету;

$Д К Р$ – дослідно-конструкторські роботи науково-професорським складом університету;

$В$ – безпосередньо виробництво нових продуктів/послуг;

$Р$ – реалізація нової продукції/послуги.

Підприємницький університет – це високо розвинута інституціональна інфраструктура, що формує певну систему поширення нових знань і технологій, забезпечує прискорення трансформації винаходів в соціальні інновації, а інновацій у конкурентні переваги, розвиток якісних стійких зв'язків між всіма його учасниками. Функціонування

таких університетів – закономірний процес при наявності спільної наукової та виробничої бази. Підприємницький університет включає в себе структурні інститути, організації та установи, які і кооперуються, і співпрацюють один з одним. Він є інститутом знань, що продукує соціальні інновації. В якості основних характеристик підприємницького університету є:

- територіальна концентрація (близьке розташування установ і організації створює умови швидкої економічної взаємодії, обміну капіталами);

- множинність економічних агентів (громадські організації, академії, фінансових посередників, інститути, що сприяють кооперації) [15, с. 78–79];

- формування мережі неформальних і формальних відносин між економічними агентами (підприємницькі університети представляють собою складну систему, елементи якої поєднуються прямими і зворотними зв'язками: матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками);

- довгострокова перспектива життєвого циклу підприємницького університету на базі триад “бізнес – університет – влада” та “венчурне підприємство – постачальник – споживач інноваційного продукту/послуги”;

- долучення до інноваційного процесу (венчурні фірми й інноваційні підприємства, що входять до складу університету, включені в процеси ринкових/маркетингових, продуктових, технологічних, соціальних та організаційних інновацій);

- спільне інституційне та соціально-економічне середовище, що характеризується високим рівнем довіри, нормами співпраці, регіональними традиціями і цінностями в спілкуванні, інноваційною культурою;

- доступність проведення науково-дослідних робіт в поєднанні з динамічним процесом інтерактивного навчання;

- високоякісна спеціалізація підприємницького університету;

- створення особливої форми соціальної інновації – “сукупного інноваційного продукту” на основі колаборації [16].

Отже, підприємницький університет являє собою форму організації економічних відносин. Для нього притаманний внутрішній поглиблений потік інноваційних ідей, знань та інформації [17, с. 241].

Критичне значення для формування зрілого підприємницького університету має “потрійна спіраль”, точніше – “колаборація трьох типів учасників інноваційної гри, які представляють науку, бізнес та державу... учасники кластеру можуть комплементарно поєднувати активи і компетенції в найрізноманітніших комбінаціях, що дозволяє необмежено розширювати створювані блага, тобто нарощувати продуктивність в її сучасному розумінні, характерному для постіндустріальної економіки... Колаборація виводить інноваційну виробничу культуру університету за його межі (через аутсорсинг, створення нових фірм, спілловнерні ефекти), що призводить до зародження нових мережових вузлів, підвищуючи конкурентну силу підприємницького університету і формуючи мережеве середовище” [18, с. 26].

Підприємницький університет, як динамічна система, складається з конкретних елементів, якій властиві такі основні характеристики:

- форма, що виражається у вигляді конкретної конструкції;

- зміст, що приховується у взаємовідносинах структурних елементів університету;

- просторово-часовим знаходженням, що характеризує зв'язок зовнішнього і внутрішнього інституційного середовища підприємницького університету;

- ймовірним станом, що визначає вибір шляху розвитку підприємницької університетської системи з усіх можливих [19, с. 4].

Інституціональні елементи та характеристики університетської структури знаходяться в залежності одне від одного та є пов'язані між собою. На нашу думку, найвища ступінь стабільності внутрішнього середовища університету забезпечується побудовою його конструкції, при якій інституціональні елементи, що складають і наповнюють його, знаходяться у залежності.

Підприємницький університет характеризується такими особливостями:

- існування корпоративної системи управління, контролю за бізнес-процесом, колективного господарського моніторингу;

- наявність підприємства-лідера, що визначає довгострокову господарську, інноваційну й інші стратегії університету;

- територіальна локалізація основної маси суб'єктів господарювання;

- стійкість стратегічних господарських зв'язків у рамках університетської системи, включаючи її регіональні, міжрегіональні, внутрішньодержавні й міжнародні стосунки;

- довгострокова координація взаємодії учасників в рамках загальнонаціональних і внутрішньорегіональних програм розвитку, інвестиційних проєктів, інноваційних процесів [17, с. 242].

Підприємницький університет має мати в своєму складі центри генерації наукових знань та бізнес-ідей, центри підготовки високопрофесійних спеціалістів-новаторів. Діяльність такої інституції має бути націлена на роботу з перспективними ринками соціальних інновацій. Підприємницькі університети слід розглядати, як перспективні “точки росту інформаційно-цифрової економіки” в основі діяльності яких людина-новатор.

Підприємницькі університети можуть об'єднувати малі й середні підприємства. Основою успіху таких об'єднань є синергетичний ефект від географічної близькості одне до одного та до споживачів. Вони можуть бути сформованими за галузевим профілем, тобто секторальними. Учасниками мають всі шанси стати:

- науково-дослідні інститути й навчальні організації;

- організації інноваційної інфраструктури та інфраструктури підтримки малого і середнього підприємництва (бізнес-інкубатори, особливі економічні зони, технопарки, венчурні фонди, центри трансферу знань);

- фірми, що спеціалізуються на профільній, зазвичай, конкурентоспроможній діяльності;

- фірми-постачальники сировини, матеріалів, товарів або послуг для профільних підприємств;

- некомерційні й громадські організації, об'єднання підприємців, торгово-промислові палати;

- підприємства, що забезпечують доступ до об'єктів інформаційної, інженерної, транспортної, енергетичної й іншої інфраструктури [20, с. 320].

Синергетичний підхід, що застосовується при становленні та розвитку підприємницького університету

розглядається крізь призму відносин “суб’єкт – суб’єктивне відношення інноваційно-активних університетів та підприємств” [21, с. 44].

Підприємницький університет – це свого роду освітньо-науково-інноваційно-виробничий комплекс, що базується на знаннях. В якості основних напрямів його діяльності, що адресовані юридичним та фізичним особам, є надання:

1. Інформаційно-консалтингового сервісу, що полягає в: організації тренінгів і стажування по всьому сектору питань розвитку і управління інноваційної підприємницької діяльності; сприянні реєстрації і правовій охороні об’єктів інтелектуальної власності; проведенні економічних і технологічних аудитів; пошуку потенційних партнерів для розробки й реалізації інноваційних бізнес-проектів; залученні фінансових інститутів з метою реалізації інноваційних бізнес-проектів у вигляді грантів, посівного і венчурного інвестування; проведенні маркетингових досліджень на будь-якій стадії реалізації інноваційного бізнес-проекту; сприянні організації і реалізації трансферу технологій, комерціалізації дослідно-конструкторських робіт на замовлення компанії; сприянні створенню і модернізації інноваційної інфраструктури, системи та екосистеми;

2. Науково-інноваційного і виробничого сервісу, що полягає в:

- організації, сприянні та участі у виконанні прикладних наукових досліджень і дослідно-конструкторських робіт;

- організації, сприянні й виконанні інженерно-технологічних та виробничих робіт по створенню прототипу і/або зразка інноваційного товару/послуги [22, с. 20].

Слід зауважити, що за умов готовності до виконання вище перерахованих послуг інститутом-організацією (університет, компанія), вона (інститут-організація) також повинна виступати одночасно в якості і науково-освітньої установи, і консалтингової компанії, і власника/засновника одного або декількох суб’єктів інноваційної інфраструктури, і виробничою компанією.

Як консалтингова компанія, дана установа має забезпечувати замовника потрібним сервісом по залученню організацій “зі сторони” та ресурсів з метою вирішення задач комерціалізації об’єкта інноваційної

діяльності. Виступаючи в ролі науково-освітнього закладу вона має бути здатною організовувати освітні програми і проводити НДДКР [23, с. 107].

Будучи власником/засновником одного або декількох суб’єктів інноваційної інфраструктури підприємницький університет повинен забезпечувати замовника потрібним сервісом з метою вирішення задач комерціалізації. Розглядаючи дану устанovu крізь призму виробничої компанії, слід зауважити, що до її компетенції мають входити питання від надання необхідних інтелектуальних і фінансових ресурсів до розробки прототипу або зразка інноваційного товару/послуги [22, с. 117]. Варто наголосити на взаємозалежностях соціальних інновацій від культурних традицій та просторово-часових особливостей соціально-економічного розвитку того чи іншого підприємницького університету, де вони впроваджуються. До того ж соціальні інновації можуть виступати однією з найголовніших детермінант реалізації стратегічних перспектив сталого розвитку соціально-економічних систем [24, с. 212], а також досягнення гармонійного та збалансованого відтворення соціальних цінностей та соціального капіталу та їх раціонального використання.

Висновки

Узагальнення аналізу різноманітних результатів дослідження ролі підприємницьких університетів у впровадженні і напрямів розвитку соціальних інновацій дає підстави вважати, що все більше університетів світу долучаються до різних інноваційних проектів для забезпечення адаптації дослідницьких та навчальних можливостей університетів до пропагування та підтримки інклюзивних інновацій. Перед університетами стоїть завдання інкубації соціальних інновацій з інклюзивними через адаптацію інноваційних моделей навчання до потреб суспільства, що робить їх актуальним для соціуму.

Саме таке поєднання покликане долучити все більше підприємницьких університетів до різних інноваційних проектів, щоб підтримати розвиток соціального підприємництва, а також інструментів досягнення бізнес-цілей. Сьогодні активно

соціальні інновації починають проникати і в українські університети. Мова йде про створення інноваційних лабораторій, університетських міждисциплінарних ресурсних центрів для консультування, розробка і запровадження системи заохочень для досліджень, що стимулюють соціально-інноваційні зміни. Подальші наукові зусилля слід сфокусувати на аналіз позитивного

досвіду провідних університетів світу з просуванням нових інституційних і соціальних форматів для виробництва, методи передачі й застосування знань представниками академічних кіл та визначенню впливу ключових імперативів на розвиток соціальних інновацій в інформаційно-цифровому просторі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Деляя, В. П. (2011), *Инновационная экономика и устойчивое развитие*: монографія. Балашиха: Де-По. 256 с.
2. Харун, О. А. (2018), Соціальні інновації як чинник підвищення розвитку трудового потенціалу підприємств. *Проблеми системного підходу в економіці*, 3 (65). С. 12–18.
3. Набатова, О. О. (2011), Джерела і особливості інституціоналізації соціальних інновацій у трансформаційній економіці. *Вісник Донецького національного університету економіки і торгівлі ім. Михайла Туган-Барановського. Сер. Економічні науки*, 3 (51). С. 234–240.
4. *Большой экономический словарь* (2010). Под ред. А. Н. Азрилияна. 7-е изд., доп. М. : Ин-т новой экономики. 1472 с.
5. Твисс, Б. (1989), *Управление научно-техническими нововведениями*. Сокр. пер. с англ. авт. предисл. и науч. ред. К. Ф. Пузыня. М. : Экономика. 271 с.
6. Варналій, З. С., Гармашова, О. П. (2013), *Конкурентоспроможність національної економіки: проблеми та пріоритети інноваційного забезпечення*. К. : Знання України. 387 с.
7. Манжура, О. В., Краус, Н. М., Краус, К. М. (2020), Екосистема гіг-економіки та підприємницького університету: еволюційна синергетика “вірусу інновацій” та “цифрового стрибка”. *Ефективна економіка*, 2. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=7642> (Дата звернення: 02.03.2020).
8. Волков, О. І., Денисенко, М. П., Гречан, А. П. (2007), *Економіка та організація інноваційної діяльності*: підручник. 3-тє вид. К. : Центр учбової л-ри. 662 с.
9. Заславская, Т. И. (2002), *Социальные результаты реформ и задачи социальной политики. Социетальная трансформация российского общества*. М. : Дело. С. 170–183.
10. Басов, Н. В. (2008), Инновация как фактор социальной самоорганизации: процессуально-пространственное моделирование. *Журнал социологии и социальной антропологии*, Т. XI, № 4. С. 185–203.
11. Набатова, О. О. (2011), Соціальні інновації: поняття, види, суб’єкти. *Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого*, 6. С. 58–66.
12. Барнева, А. Ю. (2007), Инновация как экономическая категория. *Инновации*, 9 (107). С. 61–63.
13. Кольванов, В. Ю., Магомедов, М. Б., Гамидов, Г. С. (2007), Основные направления активизации инновационной деятельности при формировании инновационной экономики. *Инновации*, 4 (102). С. 51–54.
14. Степаненко, Д. М. (2009), Инновационный процесс и инновационная деятельность: понятие, сущность, характеристики. *Проблемы современной экономики*, 4. С. 34–36.
15. Тищенко, О. М. (2010), Кластеры как вектор развития экономики: организация, сущность і концепції. *Теоретичні та прикладні питання економіки*, Вип. 21. С. 74–80. URL: http://tpe.econom.univ.kiev.ua/data/2010_21/Zb21_10.pdf (Дата перегляду: 7.08.2014).
16. Заремський, Б. В. (2010), Кластерна стратегія інноваційного розвитку регіонів в контексті глобальної економіки. *Инвестиционные приоритеты эпохи глобализации: влияние на национальную экономику и отдельный бизнес: III Междунар. науч.-практ. конф.*, (7–8 октяб. 2010 г.). URL: http://www.confcontact.com/20101008/2_zarem.htm (Дата перегляду: 10.08.2014).
17. Домбровский, М. А. (2011), Методологические проблемы экономической кластеризации. *Проблемы современной экономики*, 2. С. 241–245.
18. Катукон, Д. Д., Малыгин, В. Е., Смородинская, Н. В. (2012), *Институциональная среда глобализированой экономики: развитие сетевых взаимодействий*. М. : Ин-т экономики РАН. – 45 с.
19. Тогунов, И. А. (2009), *Новое в теории организации: фрактально-фасеточные модели*: монографія. Владимир: Собор. 136 с.
20. Орев, І. (2011), Інноваційний розвиток Західного регіону. *ВІСТІ ЦССТУ. Діловий випуск*, 8 лип. С. 6–8.
21. Андрійчук, В. Г. (2010), Інноваційна модернізація вітчизняної економіки : стратегічні орієнтири та механізм їх реалізації. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*, 1. С. 4–8.
22. Gorzka, G. (2012), *Knowledge Transfer. The New Core Responsibility of Higher Education Institutions Practice*

and Perspectives in Russia and Germany. UniKasselTransfer, Ost-West-Wissenschaftszentrum. Kassel: Kassel university press GmbH. 244 p.

23. Миронова, Д. Ю., Павлова, Е. А. (2013), Оценка рыночного потенциала вузовских высокотехнологических разработок в инновационной инфраструктуре организации. *Инновации*, 3 (173). С. 104–109.
24. Буй, Ю. В. (2018), Особливості класифікації соціальних інновацій в суспільних системах у контексті забезпечення передумов їх сталого розвитку. *Економічний аналіз: зб. наук. праць*, Т. 28, 1. С. 210-215.
25. Britchenko, I., Kraus, N., Kraus, K. (2019), University innovative hubs as points of growth of industrial parks of Ukraine. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії і практики*, 4 (31), С. 448-456.
26. Криворучко, О. С., Краус, Н. М., Краус, К. М. (2017), “Інноваційний ландшафт” у координатах світ-економіки. *Глобальні та національні проблеми економіки*, 16. URL: <http://www.global-national.in.ua/issue-16-2017> (Дата звернення: 08.01.2020).
27. Краус, К. М., Краус, Н. М. (2018), Цифровізація в умовах інституційної трансформації економіки: базові складові та інструменти цифрових технологій. *Інтелект XXI століття*, 1. С. 211–214.
28. Краус, Н. М. (2019), Інноваційна економіка в глобалізованому світі: інституціональний базис формування та траєкторія розвитку: монографія. К.: Аграр Медіа Груп.
29. Краус, Н. М., Краус, К. М. (2016), Реалізація інноваційного проекту підприємницькою структурою в рамках дії “вітряка інновацій”. *Економіст*, 2. С. 4–8.
30. Краус, Н. М., Краус, К. М. (2018), Які зміни несе в собі “Індустрія 4.0” для економіки та виробництва? *Формування ринкових відносин в Україні*, 9 (208). С. 128–136.
31. Манжура, О. В., Краус, Н. М., Краус, К. М. (2019), Професії майбутнього у віртуальній реальності інноваційно-цифрового простору. *БІЗНЕС ІНФОРМ*, 1. С. 132–138.
32. Манжура, О. В., Краус, Н. М., Краус, К. М. (2019), Діагностика впливу досліджень та інноваційних розробок на трансфер технологій в Україні. *Ефективна економіка*, 2. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6873> (Дата звернення: 10.03.2020).

ОСЕЦКИЙ В.Л.^{1*}, КРАУС Н.Н.^{2*}, КРАУС Е.Н.^{3*}, ОСЕЦКАЯ Д.В.^{*}

1* д.э.н, профессор кафедры экономической теории, макро- и микроэкономики Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, e-mail: val_osetski@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-5104-1070

2* доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры финансов и экономики, Киевский университет имени Бориса Гринченко, e-mail: k2205n@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-8610-3980

3* кандидат экономических наук, доцент кафедры управления, Киевский университет имени Бориса Гринченко, e-mail: k23k@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-4910-8330

4* к.э.н., доцент кафедры учета и финансов, Бориспольский Институт муниципального менеджмента при МАУП, e-mail: diana-o@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-5765-502X

СОЦИАЛЬНЫЕ ИННОВАЦИИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОГО УНИВЕРСИТЕТА В ИНФОРМАЦИОННО-ЦИФРОВОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Цель. В статье проанализированы современные тенденции внедрения социальных инноваций и их эффективных инструментов в деятельности предпринимательского университета. Показано, в какой мере проектные инновации предпринимательского университета направлены на социальные инновации которые приводят к совершенствованию, или появления нового образовательного продукта/услуги или технологии в условиях расширения информационно-цифрового пространства. **Методика.** Для достижения поставленной цели использованы совокупность научных методов, которые обеспечили концептуальную целостность исследования, в частности: структурно-логический анализ и обобщение (позволили, с одной стороны, выяснить место социальных инноваций в экономической системе, а с другой - рассмотреть предпринимательский университет как сложную структуру институтов, организаций или учреждений, которые продуцируют новые знания и технологии). Благодаря методу анализа и синтеза сделаны выводы о необходимости и возможности практического применения результатов исследования. **Результаты.** В статье раскрыты и систематизированы на основе анализа научных взглядов и творческого осмысления существующих точек зрения относительно понимания понятия «инновация» в целом и «социальные инновации» в частности. Идентифицированы социально-экономические и институциональные условия формирования предпринимательского университета который должен выступать одновременно в качестве и научно-образовательного учреждения, и консалтинговой компании, и владельцем/учредителем субъектов инновационной инфраструктуры. **Научная новизна.** Теоретически сформулировано и обосновано понятие «социальные инновации предпринимательского института» как синтез совокупности институциональных элементов, находящихся в определенных взаимосвязях и отношениях между собой, образующих динамическую систему, способствующих внедрению социальных инновационных изменений через

социальное предпринимательство, новейшие модели обучения и инклюзивные инновации. **Практическая значимость.** Отдельные результаты и выводы статьи могут быть использованы для адаптации исследовательских и учебных возможностей университета в социальных инноваций и ориентации их на обслуживание частного предпринимательства путем коммерциализации результатов исследования.

Ключевые слова: социальные инновации, предпринимательский университет, инновационно-цифровое пространство, социальное предпринимательство.

VALERII L. OSETSKYI^{1*}, NATALIYA M. KRAUS^{2*}, KATERYNA M. KRAUS^{3*}, DIANA V. OSETSKA^{4*}

1* Sc. (Economics), Professor, Professor of the Department of Economic Theory, Macro- and Microeconomics, Taras Shevchenko National University of Kyiv, e-mail: val_osetski@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-5104-1070

2* Dr. Sc. (Economics), Associate Professor, Professor of the Department of Finance and Economics Borys Grinchenko Kyiv University, e-mail: k2205n@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001-8610-3980

3* Ph.D. (Economics), Associate Professor of the Department of Management Borys Grinchenko Kyiv University, e-mail: k23k@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-4910-8330

4* Candidate of Economic Science, Associate Professor, Department of Accounting and Finance, Boryspil Institute of Municipal Management, e-mail: diana-o@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-5765-502X

SOCIAL INNOVATIONS OF THE ENTREPRENEURIAL UNIVERSITY IN THE INFORMATION-DIGITAL SPACE

Goal. The article analyzes current tendencies of introduction of social innovations and their effective tools in the activity of an entrepreneurial university. It is shown to what extent project innovations of an entrepreneurial university are aimed at social innovations that lead to the improvement or emergence of new educational product/service or technology in the conditions of widening of information-digital space. **Methodology.** To achieve this goal, we used a set of scientific methods that ensured the conceptual integrity of the research, in particular: structural-logical analysis and generalization (made it possible, on the one hand, to find out place of social innovations in the economic system, and on the other – to consider business university as a complex one the structure of institutions, organizations or institutions that produce new knowledge and technology). Due to the method of analysis and synthesis, conclusions were drawn about the necessity and possibility of practical application of the results of the study. **Results.** The article describes and systematizes based on the analysis of scientific views and creative understanding of existing points of view on understanding the concept of “innovation” in general and “social innovation” in particular. The socio-economic and institutional conditions for the formation of an entrepreneurial university, which should act simultaneously as both a scientific and educational institution, a consulting company, and the owner/founder of entities of innovative infrastructure, have been identified. **Scientific novelty.** The concept of “social innovations of an entrepreneurial institute” is theoretically formulated and substantiated as a synthesis of a set of institutional elements that are in certain interconnections and relationships, forming a dynamic system that will promote the introduction of social innovative changes through social entrepreneurship. **Practical importance.** Separate results and conclusions of the article can be used to adapt the university’s research and teaching capabilities to social innovation and to focus on private entrepreneurship by commercializing research findings.

Keywords: social innovations, entrepreneurial university, innovation-digital space, social entrepreneurship

REFERENCES

1. Delia, V. P. (2011). *Innovative economics and sustainable development*: monograph. Balashykh: De-Po.
2. Kharun, O. A. (2018). Social innovations as a factor in increasing the development of labour potential of enterprises. *Problems of Systematic Approach in Economics*, 3(65), 12–18.
3. Nabatova, O. O. (2011). Sources and features of institutionalization of social innovations in transformational economy. *Bulletin of Donetsk National University of Economics and Trade by Michael Tugan-Baranovskiy. Series: Economic Sciences*, 3(51), pp. 234-240.
4. Azriliyan, A. N. (2010). *Big economic dictionary* (Vol. 7). Moscow: Institute of New Economy.
5. Tviss, B. (1989). *Scientific and technological innovation management*. Moscow: Economy.
6. Varnalii, Z. S., Harmashova, O. P. (2013). *Competitiveness of national economy: problems and priorities of innovation support*. Kyiv: Knowledge of Ukraine.

7. Manzhura, O. V., Kraus, N. M., and Kraus, K. M. (2020). Ecosystem of Gig-economics and entrepreneurial university: evolutionary synergy of “virus innovation” and “digital jump”. *Efektivna ekonomika*, 2. Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7642> (Accessed 02 March 2020).
8. Volkov, O. I., Denysenko, M. P., Hrechak, A. P. (2007). *Economics and organization of innovation* (3rd ed). Kyiv: Center of Educational Literature.
9. Zaslavskaya, T. I. (2002). *Social reform results and social policy objectives. The social transformation of Russian society*. Moscow: Delo.
10. Basov, N. V. (2008). Innovation as a factor of social self-organization: procedural and spatial modelling. *Journal of Sociology and Social Anthropology*, XI, No. 4. pp. 185–203.
11. Nabatova, O. O. (2011). Social innovation: concepts, species, subjects. *Bulletin of the National Law Academy of Ukraine named after Yaroslav the Wise*, 6. pp. 58–66.
12. Barneva, A. Yu. (2007). Innovation as an economic category. *Innovations*, 9 (107). pp. 61–63.
13. Kolyvanov, V. Yu., Magomedov, M. B., Gamidov, G. S. (2007). Main directions of enhancing innovation in the formation of an innovative economy. *Innovation*, 4 (102). pp. 51–54.
14. Stepanenko, D. M. (2009). Innovation process and innovation: concept, essence, characteristics. *Problems of the modern economy*, 4. pp. 34–36.
15. Tyshchenko, O. M. (2010). Clusters as a vector of economic development: organization, essence and concepts. *Theoretical and applied issues of economics*, Iss. 21. pp. 74–80. Retrieved from http://tpe.econom.univ.kiev.ua/data/2010_21/Zb21_10.pdf (Accessed 7 Aug 2014).
16. Zaremskyi, B. V. (2010). *Cluster strategy for regional innovation in the context of the global economy*. III International scientific-practical Conference “Investment priorities of the globalization era: impact on national economy and individual business”, 7–8 October. Retrieved from http://www.confcontact.com/20101008/2_zarem.htm (Accessed 10 Aug 2014).
17. Dombrovskiy, M. A. (2011). Methodological problems of economic clustering. *Problems of the modern economy*, 2. pp. 241–245.
18. Katukov, D. D., Malygin, V. E., Smorodinskaya, N. V. (2012). *Institutional environment of a globalized economy: the development of network interactions*. Moscow: Institute of Economics, RAS.
19. Togunov, I. A. (2009). *New in organization theory: fractal facet models: a monograph*. Vladimir: Cathedral.
20. Orev, I. (2011). Innovative development of Western region. *CCST News. Business Issue*, Jul 8, pp. 6–8.
21. Andriichuk, V. H. (2010). Innovative modernization of domestic economy: strategic guidelines and mechanism for their implementation. *Foreign Trade: Economics, Finance, Law*, 1. P. 4–8.
22. Gorzka, G. (2012). *Knowledge Transfer. The New Core Responsibility of Higher Education Institutions Practice and Perspectives in Russia and Germany*. UniKasselTransfer, Ost-West-Wissenschaftszentrum. Kassel: Kassel university press GmbH.
23. Mironova, D. Yu., Pavlova, E. A. (2013). Assessment of the market potential of university high-tech developments in the innovative infrastructure of the organization. *Innovation*, 3 (173). pp. 104–109.
24. Bui, Ya. V. (2018). Features of the classification of social innovations in social systems in the context of ensuring the preconditions for their sustainable development. *Economic analysis*, T. 28, 1. pp. 210–215.
25. Britchenko, I., Kraus, N., Kraus, K. (2019). University innovative hubs as points of growth of industrial parks of Ukraine. *Financial and credit activities: problems of theory and practice*, no. 4 (31), pp. 448–456.
26. Kryvoruchko, O. S., Kraus, N. M., and Kraus, K. M. (2017). Innovative landscape” in the coordinates of the world economy. *Hlobalni ta nashionalni problem ekonomiky*, vol. 16. Retrieved from <http://www.global-national.in.ua/issue-16-2017> (Accessed 8 Jan 2020).
27. Kraus, N. M., Kraus, K. M. (2018). Digitalization in the context of the institutional transformation of the economy: the basic components and tools of digital technologies. *Intelect XXI stolittia*, no. 1, pp. 211–214.
28. Kraus, N. M. (2019). Innovative economy in a globalized world: institutional basis of formation and development trajectory. Kyiv: Agrar Media Group.
29. Kraus, K. M., Kraus, N. M. (2016). Implementation of an innovation project by an entrepreneurial structure within the framework of “windmill of innovation” action. *Ekonomist*, vol. 2, pp. 4–8.
30. Kraus, K. M., Kraus, N. M. (2018). What changes does Industry 4.0 bring to the economy and manufacturing? *Formuvannia ryнкovukh vidnosyn v Ukraini*, vol. 9 (208), pp. 128–136.
31. Manzhura, O. V., Kraus, N. M., and Kraus, K. M. (2019). The professions of the future in the virtual reality of the innovation-digital space. *Biznes Inform*, vol. 1, pp. 132–138.
32. Manzhura, O. V., Kraus, N. M., and Kraus, K. M. (2019). Diagnosis of the impact of research and innovation on technology transfer in Ukraine. *Efektivna ekonomika*, vol. 2. Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6873> (Accessed 10 Jan 2020).

Стаття надійшла до редакції: 20.03.2020

Received: 20 March 2020

УДК 33.338.2

УКРАЇНСЬКА Л.О.^{1*}, МАРЧЕНКО О.С.^{2*}

1* д.е.н., професор, професор кафедри економічної теорії та економічної політики, Харківський Національний економічний університет імені Семена Кузнеця, e-mail:ukrainskalarisa@gmail.com

2* д.е.н., професор, професор кафедри економічної теорії, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, e-mail: ol.mar4encko2011@ukr.net

ЯКІСНІ ЗМІНИ ФАКТОРІВ ВИРОБНИЦТВА В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ

Мета. Дослідити стан та якісні зміни засобів виробництва, робочої сили і виробничих відносин в цифровій економіці. **Методика.** В процесі дослідження використані загальнонаукові методи дослідження, абстрагування і конкретизація; системний аналіз. **Результати.** Узагальнено особливості факторів виробництва і стан виробничих відносин в умовах переходу до цифрової економіки, виявлено особливості формування людського капіталу, узагальнено нові вимоги до робочої сили. **Наукова новизна.** Узагальнено взаємозв'язок технологічних змін у засобах виробництва і особливостей формування виробничих відносин в цифровій економіці. **Практична значимість.** Рекомендації щодо спрямування людського капіталу, розвитку виробничих відносин, соціального захисту доцільно використовувати при розробці стратегій розвитку на різних рівнях національної економіки.

Ключові слова: цифровізація; цифрова економіка; власність; виробничі відносини; людський капітал

Постановка проблеми

Зростання уваги науковців і практиків до теоретичних висновків та інструментів економічної теорії пояснюється тим, що, по-перше, в науковій, економічній, політичній сферах недостатньо обґрунтовані неоліберальні погляди зазнають серйозної кризи внаслідок розходження відповідних наукових висновків і результатів їх реалізації в практиці господарювання; по-друге, прискорення змін структури і змісту продуктивних сил і відповідні зміни у виробничих відносинах, насамперед відносинах власності, ще не одержало адекватного теоретичного аналізу і трактування [1, 6].

Тому прогресивне відновлення і розвиток виробничого потенціалу потребують поглибленого дослідження питань змісту і сутності виробничих відносин, які формуються на сучасному історичному етапі. Актуальності таким дослідженням надає зростаюче значення цифрової економіки в розвитку продуктивних сил суспільства [2, 5, 6]. Такі процеси прискорюють трансформаційні зміни у соціально-економічних відносинах, видозмінюючи не тільки поверхневі, але й сутнісні характеристики і особливості.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблема формування цифрової економіки у вітчизняній та закордонній науковій літературі приділяється значна увага, насамперед це технологічні зміни у речовинних факторах виробництва, вплив на ці зміни комп'ютеризації і роботизації виробництва, на національному рівні розробляються концептуальні підходи до розвитку цифрової економіки та суспільства [2, 8], в багатьох роботах приділено увагу змінам у змісті та характері робочої сили в контексті цифровізації виробництва, вивчаються особливості формування і спрямованості розвитку людського капіталу [1, 9] тощо.

Проте якісні зміни, що мають місце в факторах виробництва, у характері і особливостях їх поєднання під впливом повсюдної цифровізації обумовлюють необхідність подальшого поглибленого дослідження цих проблем.

Формування цілей статті

Метою цієї роботи є дослідження стану та якісних змін засобів виробництва, робочої сили і виробничих відносин в цифровій економіці.

Виклад основного матеріалу

Сучасний розвиток суспільного виробництва обумовлює характерні істотні зміни факторів виробництва і особливо це стосується їх якісних характеристик. Трансформація технологічної основи, адекватна постіндустріальному суспільству і зорієнтована на задоволення якісно нових потреб, зокрема, інформаційного характеру, поширення автоматизації, кібернетизації і цифровізації, поряд із зростаючою прискореними темпами соціалізацією виробництва, з одного боку є результатом взаємодії взаємозалежних процесів розвитку речовинних і людського факторів виробництва, з іншого, - пред'являє нові вимоги до цих факторів виробництва [1, 4]. Особливо це стосується робочої сили, як визначальної у всіх прогресивно спрямованих процесах розвитку, яка і в цій взаємодії відіграє провідну роль, наповнюється принципово новими складовими і набуває характеру людського капіталу.

Серед особливостей, що формують людський капітал індивіда, зберігають своє безсумнівне значення традиційні соціально-економічні характеристики робочої сили. Це рівень освіти та її відповідність посаді, кваліфікація, наявність відповідного практичного досвіду роботи в колективі, стан здоров'я та ін. Характер виробничих і соціально-економічних процесів, що є відповіддю на зміни в структурі системи суспільних потреб, спричиняє подальші якісний розвиток речовинних факторів і адекватні технологічним зрушенням зміни змісту праці робітників [4,7]. В свою чергу поглиблення усупільнення виробництва і праці визначає і відповідні зміни характеру праці. Основою змін у характері праці є розвиток відносин власності, укрупнення масштабів виробництва, як наслідок посилення суспільного характеру праці, і залежності її результатів від сумісних дій, можливість пайової участі у корпоративній власності тощо, а істотні якісні зміни у технологічному рівні виробництва, зокрема цифровізація, висувають посилені вимоги до змісту праці, що, в свою чергу, обумовлює необхідність постійного нарощування людського капіталу.

Однією з центральних характеристик існуючої економіки є зростання ролі

інформаційно-комунікаційних технологій в усіх економічних і соціальних процесах в суспільстві. Розвиток цих технологій є тим підґрунтям, на якому сформувалися основи цифрової економіки, яка в науковому сенсі є економічною категорією, що, з одного боку, відображає певні виробничі відносини і, з іншого, - є надсучасним методом господарювання. Як відображення реальних процесів, що відбуваються і прискорюються в суспільному виробництві, в науковий і політичний обіг увійшов термін «цифрова економіка». Однак, незважаючи на його широке застосування, розуміння самої категорії, її глибинної суті, проявів, перспектив подальшого розвитку є значною мірою поверхневим [7].

Слід зауважити, що наявні підходи до визначення категорії мають певні розбіжності внаслідок структурних особливостей, рівней розвитку тощо між різними країнами. Тому і стратегічні пріоритети різних держав в галузі розвитку цифрової економіки не однакові.

Введене в широкий обіг ще в середині 90-х років минулого століття поняття цифрової економіки міцно увійшло в наше життя. Причому якщо спочатку процес цифровізації розглядався як супутній, допоміжний, який опосередковує та полегшує економічну діяльність [4], то зараз цифровізація видозмінює всі економічні і соціальні процеси в суспільстві, формує попит і пропозицію, створює віртуальну реальність, що є паралельною реальній економіці та доповнює її, істотно прискорюючи життєдіяльність суспільства в цілому.

По суті вона є господарською діяльністю, ключовим фактором виробництва в якому є дані в цифровій формі. В наукових дослідженнях суті цифрової економіки та її ролі і значення для практичній діяльності вирішальним повинно бути не само по собі застосування програмного забезпечення, а доцільність його використання у виробництві, ті товари, послуги та сервіси, що створюються і реалізуються за допомогою електронного бізнесу, електронної комерції [2, 3]. Цифрова економіка має на увазі не просто використання ресурсів Інтернету, програмного забезпечення і таке інше, як інструментів, що підвищують ефективність бізнес-процесів, а навпаки формування

якісно нових принципів організації окремого бізнесу, економіки, а потім і суспільства в цілому, перетворення, в тому числі громадських відносин через трансформацію соціально-трудої сфери, моделей поведінки, а потім - і свідомості людини.

Обмеженість можливостей подальшого екстенсивного розвитку ринків веде до того, що основною конкурентною перевагою сьогодні стають технології, що дають можливість кардинальної економії всіх використовуваних бізнесом ресурсів. Саме тому головною змістовною відмінністю цифрової економіки стає економія не на масштабі, а на ресурсах (всіх без винятку), перехід від продуктоорієнтованої до клієнтоорієнтованої системі організації виробництва.

Цифрова економіка є сучасним способом взаємодії економічних суб'єктів в умовах зростання масштабу економіки, істотного ускладнення виробничих і соціальних процесів, руху товарів та послуг від виробників до споживачів тощо. Цифрові платформи та інформаційні технології є сучасною базою створення техніки і технологій, які відповідають сучасним вимогам ринку і є націленими на найскоріше і якомога повне задоволення конкретних потреб споживачів. Більш того, такі цифрові технології дозволяють з найменшими втратами переорієнтувати виробництво відповідно до змін у структурі та обсягах попиту, що пред'являється на ринку. Поряд з іншим, таке реагування пропозиції на зміні у попиті означає істотне зменшення втрат суспільної праці і, як слідство, - витрат виробництва.

У тих державах, в яких реалізується сервісна модель господарювання, цифрова економіка становить інтерес як інструмент підвищення ефективності транзакційних відносин. В тих, де економіка має виробничо-промислову спеціалізацію, яка представлена переважно видобувними галузями, а також переробними, заснованими на технологіях 3-го і 4-го укладів розвиток цифрових технологій насамперед пов'язується з посиленням можливостей збільшувати додану вартість в межах національного виробництва.

Тобто національні розбіжності є основою не тільки розуміння суті цифрової економіки, але й визначають ті напрямки цифровізації,

які відповідають стратегічній спрямованості розвитку відповідних економік з метою підвищення їх ефективності. Для національної економіки процес цифровізації повинен забезпечити зростання доданої вартості вітчизняних виробництв на основі інтеграційних процесів між компаніями, що здійснюють виробничу функцію на різних стадіях життєвого циклу товару[2].

Таким чином, цифрова економіка з матеріальної точки зору є:

по-перше, найважливіше, надбудою до матеріального виробництва, що забезпечує формування більш високої доданої вартості і конкурентних переваг національного продукту;

по-друге, цифрова економіка поступово і швидко стає самостійною сферою, де на основі прогресивних технологічних цифрових рішень будуть надаватися різні послуги і вироблятися специфічний інформаційний продукт. Протягом усього періоду розвитку концепції інформаційного суспільства як в науковій сфері, так і при реалізації економічної політики, існувала позиція про те, що суспільно-економічний розвиток супроводжується швидким та істотним зниженням ролі матеріального виробництва, проте практика господарювання і вирішення завдань зростання добробуту суспільства в цілому є безпосередньо залежними від результатів матеріальної сфери. Саме матеріальне виробництво в сучасних економічних умовах є одночасно і платформою і джерелом інноваційного розвитку, тією сферою, яка забезпечує національну соціально-економічну стабільність[4, 5].

В межах матеріального базису поширення і розвиток цифрового інструментарію оптимізує і прискорює протікання виробництва в широкому сенсі, тобто весь ланцюжок виробництво-розподіл-обмін-споживання-виробництво, посилює відповідність продукції, що виробляється, структурі суспільного попиту, сприяє зростанню продуктивності; збільшенню долі доданої вартості у виробленому продукті; істотно посилює значимість інтелектуальної складової. Пропозиція на ринку зростає, її структура стає динамічною, відповідно активізуються ринки збуту і, як слідство, збільшується пропозиція високопродуктивних робочих місць. Перехід

на цифрові платформи активно відбувається і у міжнародних зв'язках, що, в свою чергу, помітно підвищує ефективність міжнародної економічної діяльності, і також активізує розвиток національних економік.

Внаслідок фактичного визначення цифровізацією спрямування глобальних процесів, та необхідності забезпечення відповідності такого спрямування комплексу суспільних потреб загострюється запит на наукові формулювання уявлень і визначень, що є методологічно можливим лише через призму існуючих виробничих відносин. Відповідні дослідження і висновки повинні ставати основою планування підвищення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання і національних економік в цілому.

Основою виробничих відносин є відносини власності, які визначають характер і особливості всієї багатогранної їх структури, до якої належать сукупність соціально-економічних відносин (виробництво, розподіл, обмін, споживання) і сукупність організаційно-економічних відносин. Тут доцільно згадати зауваження Д. Белла [6], який вважав, що марксистський підхід втрачає свою актуальність, оскільки відбувається трансформація матеріального виробництва в бік нематеріального, де відносини власності, змінюються класові суперечності [7]. Не вдаючись у подробиці, слід зазначити, що тут, крім теоретичної помилки, проглядається буржуазний підхід до трактування економічної дійсності, вбачається бажання завуалювати соціально-класові протиріччя і відносини експлуатації, які, приймаючи скриті форми, залишаються і загострюються. На сьогоднішній день, через півстоліття, ми бачимо, що нематеріальне виробництво є лише невеликою залежною і додатковою сферою матеріального виробництва.

Цифрова економіка проникає в структуру виробничих відносин на всіх стадіях їх прояву: на стадії безпосередньо виробництва, розподілу, обміну та споживання. Аналізуючи дане явище з позиції політекономічного вчення, зазначимо таке. Панівні відносини і форми приватної власності зберігаються незважаючи на процеси цифровізації. Реалізація відносин приватної власності на матеріальні умови і результати праці доповнюється авторським

правом, правом інтелектуальної власності, патентним правом, закріпленням результатів розподільних відносин за власником засобів виробництва і предметів праці. Це означає, що немає консервації відносин, а їх еволюційний розвиток, навпаки, сприяє прогресу продуктивних сил. Проте і цифровізація спричиняє вплив на відносини власності, видозмінює їх, розвиває форми і прискорює темпи реалізації їх як на корпоративному, так і на національному рівнях.

Якісні зрушення у складі продуктивних сил завдяки втіленню цифровізації і інформаційних технологій в цілому позитивно проявляється у підвищенні рівня відповідності структури продукції, що виробляється, структурі потреб, які є пред'явленими на ринку. Посилюється взаємозалежність і єдність всіх фаз виробництва, чіткіше враховуються зміни у структурі попиту, прискорюється кругообіг капітальних ресурсів [3]. Разом з цим, з боку нормативного погляду, політекономічний підхід розкриває ті протиріччя, які привносить процес цифровізації у виробничі відносини.

Позитивні результати цифровізації певної мірою наштовхуються на консервативність позиції існуючої влади, що реалізує сучасну економічну політику. Це стосується бюрократизації ланцюжків від прийняття рішень до їх законодавчого і нормативного оформлення, що найчастіше має наслідком відставання такого оформлення від вже реально існуючого явища або процесу. Але, з іншого боку, дійсно економічні і соціальні відносини повинні здійснюватися в межах законодавчого простору і контролю з боку держави, що і виправдовує консервативне ставлення до прогресивних відносин. Процес еволюції економіки повинен бути підконтрольним і регульованим в цілях національної безпеки. Існуюча система права, державних інститутів цю функцію забезпечує.

Модель цифровізації образно можна уявити як створення світу, в якому віртуальні та фізичні системи виробництва гнучко взаємодіють між собою на глобальному рівні. Фундаментальною завданням цифровізації окремого підприємства є пошук економічної моделі, адекватної сучасним господарським трендам, при якій взаємодія організаційно-

управлінської, виробничо-технологічної та інформаційної систем реалізовувалася б без протиріч, тобто ефективно.

Зараз на більшості вітчизняних підприємств функціонують системи, що збудовані незалежно одна від одної, тобто недостатньо сумісні. Причини цього у неврахуванні сучасних вимог інформатизації і цифровізації діяльності відповідних суб'єктів, а саме: відсутність концептуального бачення системного розвитку сучасних компаній; невідповідність використовуваних програмних продуктів в різних технологічних процесах; імпортозалежність від програмного забезпечення і технологій, які супроводжують господарські процеси, і ін. В цьому зв'язку істотним чинником підвищення рівня конкурентоспроможності сучасних господарюючих суб'єктів повинно стати втілення у всі сфери господарської діяльності цифрових технологічних рішень.

Приймаючи вимоги технологічного переозброєння, компанії перебудовують свої бізнес-моделі, організаційну структуру. Аналітики сьогодні відзначають тенденцію переходу компаній від жорстких ієрархічних структур до моделей ведення бізнесу, побудованих на участі у гнучких горизонтальних мережах взаємодії. Це обумовлюється необхідністю швидко реагувати на різко зростаючу невизначеність, стратегічною важливістю вміння перебудовувати конфігурації зв'язків під нові інноваційні проекти. На рівні компаній новими лідерами стають фірми з мінімальною ієрархією і максимальною організаційною мобільністю, що дозволяє використовувати переваги динамічного середовища. Такі перетворення сьогодні можна спостерігати, на прикладі компаній, які здійснюють «самоціфровізацію», трансформацію лінійних і горизонтальних форм співвідпорядкованості і взаємодії між найманими працівниками і власниками засобів виробництва.

Особливу увагу слід приділяти соціальним наслідкам, оскільки впровадження цифрових технологій є далеко не однозначними. Відповідне зростання ефективності виробничих процесів, яке є результатом цифровізації, з одного боку, означає появу нових вакансій з пред'явленням високих вимог до кваліфікації

претендентів і відповідним зростанням добробуту тих працівників, які розробляють і втілюють у виробництво прогресивні технології. З іншого боку, цифрова економіка вивільняє велику кількість некваліфікованих працівників або таких, кваліфікація яких була адекватною традиційними технологіями [1, 4].

В процесі цифровізації в межах ринкової моделі господарювання еволюція виробничих відносин простежується у відносинах всередині підприємства між власниками засобів виробництва і найманими працівниками. Оскільки спостерігається впровадження нових технологічних рішень в виробничі процеси, тобто відбувається підвищення технологічності виробничих процесів, відповідно підвищується і компетентнісна складова найманого персоналу, що працює з високотехнологічними засобами праці. Зростання значущості висококваліфікованих робітників, підвищення їх освітнього рівня, зміна умов праці, збільшення долі творчого підходу до виконання виробничих функцій, відповідне підвищення заробітної плати поступово і істотно підвищують соціально-економічного положення інженерних кадрів як безпосередньо на виробництві, так і в суспільстві в цілому. Проте доцільно зауважити, що зростання заробітної плати навряд чи можна трактувати як подолання експлуатації, таке твердження як найменше потребує поглибленого і до того ж вивільненого від буржуазного тиску дослідження.

З одного боку, ці зміни у змісті праці, зокрема з точки зору методології професора А. В. Бугаліна, можна розглядати як укорінення творчого типу праці, який за своєю природою деструктивно впливає на капіталістичний спосіб виробництва, вносячи в нього нові протиріччя [8]. З іншого боку, розвиток наукових підходів до підвищення ефективності організації виробництва надає методи гармонізації інтересів всіх учасників виробничого процесу.

Ті наймані працівники, які виробляють інноваційний продукт, є носіями високої кваліфікації, виробничі функції яких містять істотну частку творчості, отримують гідну заробітну плату, психологічно не відчувають експлуатацію.

Проте, якщо підійти до такої ситуації з точки зору ринкових виробничих відносин, то очевидно, що власник засобів виробництва «купує» творчі компетенції працівника, здатного виробляти інновації. Імовірно в такому випадку працівник, незважаючи на всі перелічені особливості творчої і висококваліфікованої праці, усвідомлює експлуаторський характер свого залучення у виробництво, що знаходиться у приватній власності і, до речі, як правило шукає більш вигідні для нього пропозиції [6,7].

Не має підстав погоджуватись з тією точкою зору, що нібито власник розподіляє вироблений додатковий продукт дещо більше на користь працівника. Підвищення заробітної плати як ціни висококваліфікованої робочої сили не рівнозначно зміні пропорції у розподілі додаткового продукту. Така ситуація може бути за певних умов лише короткостроковою при залученні унікальних здібностей і компетенцій.

В цілому ж збільшення заробітної плати працівників супроводжується як мінімум відповідним зростанням доходів власників. Безумовно, власник, який використовує високі технології (зокрема, цифрові) у виробничому процесі, також виграє в умовах конкурентної боротьби на ринку, отримуючи додану вартість за рахунок ефекту масштабу, який забезпечується цифровими рішеннями. Таким чином, власник засобів виробництва з одного боку, змушений платити за унікальні компетенції працівника, мотивуючи останнього до інноваційної суспільно корисної діяльності з метою надання продукту конкурентних переваг, з іншого, - отримує від технологічно оновленого виробництва зростаючу власну вигоду. До того ж необхідно оцінювати співвідношення частки фонду оплати праці, вивільненої за рахунок скорочення кількості працівників, функції яких заміщують визначені електронні засоби, з тими сумами, за рахунок яких підвищено оплату тих, хто обслуговує цифрові технології.

Цифрові технології змінюють бізнес-моделі, зокрема моделі управління і співвідпорядкованості, трансформують відносини між найманими працівниками. Цифровізація нівелює блок компетенцій, які делегуються високотехнологічним

інформаційно-комунікаційним технологіям (хмарні технології, технології великих даних, роботизація, штучний інтелект та ін.). Одним із завдань цифровізації виступає зниження різного роду витрат.

Рутинні операції переходять в поле ведення цифрових технологій (наприклад, електронний документообіг), що провокує звуження ринку праці. Людство на протязі суспільного розвитку має приклади масової заміни людей технологіями. На піку технологічних революцій суспільство завжди стикалося із вивільненням робочої сили заміненої машинами, також і з неможливістю подальшого працевлаштування в разі не відповідності потребам ринку праці.

В зв'язку з цим, однією з тенденцій притаманних в ринкових умовах прискоренню цифрової технологізації, до речі не тільки у виробництві, а й в усіх сферах життєдіяльності суспільства, є посилення конкуренції між працівниками як просто за робоче місце, за можливість участі у розвитку новітніх технологій тощо, так і в кінцевому рахунку за участь у розподілі і ресурсів, у привласненні частини виробленої доданої вартості.

Одним з важливих аспектів цифровізації є захист даних по виробничо-господарській діяльності суб'єктів господарювання. Комплекс чинників визначає зростання цінності таких даних по мірі подальшої інтелектуалізації технологічних процесів, збільшення невизначеності не тільки зовнішнього, але й внутрішнього середовища, посилення конкуренції.

З одного боку, цифровізація покликана зробити системи прозорими, з іншого - цінність рідкісного блага буде викликати конкурентну боротьбу між окремими працівниками або групами, що об'єдналися, за його привласнення. Таке положення є підставою для стрімкого розвитку такої сфери цифрової економіки, як забезпечення інформаційної безпеки. Таким чином, можна виділити протиріччя між необхідністю побудови «прозорих» виробничих, фінансових, інформаційних систем і необхідністю їх захисту від несанкціонованого привласнення.

З точки зору розвитку цифрової економіки науковий інтерес викликає дослідження виробничих відносин на рівні цифрових платформ [3]. Цифрова платформа - клітинка

вивчення цифрової економіки. Феномен формування цифрових платформ для економічної науки досить новий, економічна природа цього явища практично не досліджена. Через недостатність накопиченого статистичного і аналітичного матеріалу залишаються практично не вивченими тенденції розвитку цифрових платформ, їх роль в науково-технологічному прогресі; не встановлені суперечності, які привнесуть цифрові платформи в архітектуру ринкової економіки, отже, і стабільність економічних систем та ін.

В цілому цифрову платформу можна охарактеризувати як високотехнологічний комунікаційний майданчик, на якому реалізується весь комплекс економічних відносин між господарюючими суб'єктами (бізнес, домашні господарства, держава), що здійснює в залежності від мети діяльності різного роду функції.

В найбільш узагальненому вигляді класифікація цифрових платформ виглядає наступним чином:

1. Внутрішні платформи, що існують в компанії як з традиційною моделлю господарювання, так і в «цифрових».

2. Загальногалузеві платформи з відкритим інтерфейсом.

3. Платформи всередині вартісних ланцюжків, включаючи глобальні.

4. Кластерні платформи для сумісних дій.

Цифрові платформи є більш прогресивною формою коопераційних відносин між суб'єктами, які беруть участь у виробництві продукту на його різних життєвих циклах, в порівнянні з класичними інструментами промислової політики (кластери, технологічні платформи, інкубатори і т.ін.) Переважно ці інструменти мають регіональну прив'язку. Цифрові платформи виходять за рамки окремої території і надають можливість організувати виробничі відносини як з резидентами, так і з нерезидентами країни. Особливістю виробничих відносин, які реалізуються на базі цифрових платформ, є виділення як мінімум трьох зацікавлених сторін: 1) промисловий виробник; 2) суб'єкт, який приймає або надає послугу/роботи виробнику на різних стадіях життєвого циклу товару; 3) посередник - власник цифрової платформи, який надає послуги з технологічного забезпечення сприятливі для

налагодження виробничих відносин середовища.

Між суб'єктами на етапі виробництва, розподілу, обміну, споживання виникають відносини, опосередковані цифровою платформою. На основі коопераційної взаємодії підприємство може організувати своє виробництво з безліччю підрядників, споживачів на різних стадіях життєвого циклу товару. На етапі фундаментальних досліджень, науково-дослідних робіт, виробництва дослідного зразка, промислового зразка, виробники можуть вступати у виробничі відносини. Новітні інформаційно-комунікаційні технології дають можливість мінімізувати витрати для виробника, максимізувати ефективність використання територіально віддалених від безпосереднього виробника ресурсів. Інституційно налагоджений механізм розвитку виробничих відносин між суб'єктами в умовах цифрової економіки потенційно може виступити джерелом економічного зростання для слабозвинених в інноваційному ракурсі територій. Цифрова платформа виступає як механізм розподілу сукупного суспільного продукту і національного доходу. На основі ринкових принципів господарюючі суб'єкти вступають в розподільні відносини за результатами виробленого блага. Цифрові наскрізні технології також забезпечують основу для формування обмінних відносин. Відносини обміну будуть ефективно вибудовані в залежності від рівня розвитку технологій, які зможуть забезпечити різні параметри роботи з даними, інформацією (швидкість обробки, передачі, безпека). Оскільки платформа виступає як самостійна організаційна форма підприємницької діяльності, тим самим володіє економічним інтересом, то вона виділяється як суб'єкт обмінних відносин. Основна послуга полягає в наданні організованого цифрового інфраструктурного середовища з високотехнологічними можливостями, що відповідає сучасним технологічним викликам ведення підприємницької діяльності. Особливістю функціонування такого середовища є те, що в цифровій платформенній економіці влада над ринковим регулюванням обмінних відносин перейде від держави до власників цифрових платформ.

Тут можна припустити, що цей феномен, буде трансформувати виробничі відносини, що складаються між учасниками коопераційної діяльності. Відносини споживання являють собою відносини по задоволенню потреб. Економічним інтересом всіх господарюючих суб'єктів в процесі споживання є максимізація ефективності задоволення потреб [8]. Виробник і споживач зацікавлені отримати від цифрової платформи послугу/продукт. Як результат дослідження, виробництва, обробки і т.ін., вони отримують від результату обмінних відносин певний позитивний ефект - благо. У цифрову економіку в якості об'єкта споживання надходять інформація та дані. Прикладом вступу учасників цифрової економіки у відносини споживання можуть виступати відносини, що складаються між ними з приводу забезпечення ефективного комунікативного, технологічного середовища. Таким чином дослідження питання еволюції виробничих відносин в сучасних умовах бачиться досить актуальним.

Бурхливий розвиток процесів цифровізації загострює проблему їх правового забезпечення. Основою побудови інституційної бази цифрової економіки і формування відповідного правового простору є розуміння суті і напрямів змін виробничих відносин, що відбуваються.

Окреме питання стосується нагальної необхідності формування правового і нормативного простору соціального захисту людей, які втрачають робочі місця внаслідок впровадження цифрових технологій і фактично залишаються без засобів існування. Соціально-економічне становище цієї частки суспільства загострюється тим, що професійні вимоги до претендентів зайняти робочі місця, створювані цифровою економікою, навряд чи будуть під силу більшості людей, що втратили роботу в результаті цифровізації.

Справу соціального захисту вивільнених працівників суб'єкти господарювання не схильні вирішувати з низки різних причин, головною з яких є необхідність інвестування в перенавчання персоналу, причому з невизначуваною віддачею, оскільки результат такої освіти є непередбачуваним, а економічний ефект в разі працевлаштування

цих робітників відкладений в часі і не може бути розрахованим.

На мікрорівні це питання може бути вирішеним тільки шляхом безпосереднього примушування підприємців з боку держави у єдності директивних вказівок/ розпоряджень і заохочувальних заходів. Проте основним шляхом вирішення питання є державне регулювання ринку праці у сукупності із комплексом заходів соціального захисту як вивільнених працівників, так і населення в цілому.

Одним з варіантів захисту людей є встановлення достатнього для суспільства мінімального рівня соціального захисту, що дозволяє людині отримувати допомогу незалежно від статусу зайнятості. Такою моделлю, яка передбачає як обов'язкове, так і добровільне соціальне страхування, можна охопити широкі верстви населення.

Ефективність системи соціального захисту можна підвищити, розширивши її загальний охоплення з тим, щоб під нього підпадали насамперед ті члени суспільства, які мають потребу в цьому найбільшою мірою. Ще одна можливість - це безумовний основний дохід, однак цей підхід ще не пройшов перевірки практикою, а для бюджетів країн з ринковою економікою він надмірно коштовний. Підвищення ефективності систем соціальної допомоги та соціального страхування полегшить тягар управління ризиками, що покладаються на нормативне регулювання трудових відносин. По мірі підвищення захищеності людей за допомогою таких систем, в необхідних випадках можна було б надати більш збалансований характер регулюванню ринку праці, з тим щоб спростити працівникам перехід з однієї роботи на іншу.

Ці перелічені ймовірні заходи можна охарактеризувати як пасивні, які надають практично мінімальні засоби існування, не сприяють ні матеріально ні морально розвитку особистості людей. І навпаки активним і соціально ефективним шляхом повинен стати подальший розвиток державної системи підвищення кваліфікації/перенавчання з урахуванням викликів цифрової економіки.

Висновки

1. Перехід до цифрової економіки означає якісні перетворення у речовинних та

людському факторах виробництва, видозмінює всі економічні і соціальні процеси в суспільстві, паралельну реальній створює віртуальну реальність, прискорює життєдіяльність суспільства, формує низку протиріччя як економічного, так і соціального характеру.

2. Цифровізація трансформує відносини між найманими працівниками, нівелює блок компетенцій, які делегуються високотехнологічним інформаційно-комунікаційним технологіям

3. Цінність рідкісного блага/цифрового продукту загострює конкурентну боротьбу між окремими працівниками або групами, що об'єдналися, за його привласнення, що посилює значення забезпечення інформаційної безпеки, з одночасним вирішенням протиріччя між необхідністю

побудови «прозорих» виробничих, фінансових, інформаційних систем і необхідністю їх захисту від несанкціонованого привласнення.

4. Інституційно налагоджений механізм розвитку виробничих відносин між суб'єктами в умовах цифрової економіки потенційно може виступити джерелом економічного зростання для слабозвинених в інноваційному ракурсі територій

5. Підвищення ефективності системи соціального захисту повинно проходити шляхом встановлення достатнього для суспільства мінімального рівня соціального захисту, розширення загального охоплення насамперед тих членів суспільства, які мають потребу в цьому найбільшою мірою.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Головова Л.С. Людський капітал як ресурс економічного розвитку // Економічний нобелівський вісник, 2014 № 1 (7) с.122-127
2. Концепція розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17 січня 2018 р. № 67-р. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2018/01/17/31946820/> (дата звернення: 12.10.2018).
3. Паркер, Дж. Революція платформ. как сетевые рынки меняют экономику — и как заставит их работать на вас / Дж. Паркер, М. Альстин, С. Чаудари. — М. : Манн, Иванов и Фербер, 2017. — 304 с.
4. Пуцентейло П.Р., Гуменюк О.О. Цифрова економіка як новітній вектор реконструкції традиційної економіки / Інноваційна економіка. — 2018. — № 5-6 [75]. — С.131-143.
5. Щербатенко О. Перспективи та перешкоди цифрової економіки в Україні / Na chasi.- 29.01.2018. URL: <https://nachasi.com/2018/01/29/what-makes-ukraine-digital/> (дата звернення: 12.10.2018).
6. Bell D. The coming of post-industrial society: a venture of social forecasting. — N.Y.: Basic Books, 1973
6. Betancourt, M. The critique of digital capitalism: an analysis of the political economy of digital culture and technology / M. Betancourt. — Brooklyn, NY : Punctum Books, 2016. — 262 p.
8. Huws, U. Labor in the global digital economy: the cybertariat comes of age / U. Huws. — New York : Month. Rev. Press, 2014. — 210 p.
9. Thurow, L.C. Investment in human capital. Wadsworth Series in Labor. Economics and Industrial Relations. Belmont, California, Wadsworth. Publishing Company, Inc., 1970, 145 p.

УКРАИНСКАЯ Л.О.1*, МАРЧЕНКО О. С.2*

1* д.э.н., профессор, профессор кафедры экономической теории и экономической политики, Харьковский национальный экономический университет имени Семена Кузнецца, e-mail: ukrainskalarisa@gmail.com

2* д.э.н., профессор, профессор кафедры экономической теории, Национальный юридический университет имени Ярослава Мудрого, e-mail: ol.mar4encko2011@ukr.net

КАЧЕСТВЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ФАКТОРОВ ПРОИЗВОДСТВА В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Цель. Исследовать состояние и качественные изменения средств производства, рабочей силы и производственных отношений в цифровой экономике. **Методика.** В процессе исследования использованы общенаучные методы исследования, абстрагирование и конкретизация; системный анализ. **Результаты.** Обобщены особенности факторов производства и состояние производственных отношений в условиях перехода к цифровой экономике, выявлены особенности формирования человеческого капитала, обобщенно

новые требования к рабочей силе. **Научная новизна.** Раскрыта взаимосвязь технологических изменений в средствах производства и особенностей формирования производственных отношений в цифровой экономике. **Практическая значимость.** Рекомендации по направленности человеческого капитала, развитию производственных отношений, социальной защиты целесообразно использовать при разработке стратегий развития на разных уровнях национальной экономики.

Ключевые слова: цифровизация; цифровая экономика; собственность; производственные отношения; человеческий капитал

UKRAINSKA L.O.^{1*}, MARCHENKO O.S.^{2*}

1* doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Economic Theory and Economic Policy, Kharkiv National Economic University named after Semyon Kuznets, e-mail: ukrainskalarisa@gmail.com

2* doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Economic Theory, Yaroslav the Wise National Law University, Kharkov, Ukraine, e-mail: ol.mar4encko2011@ukr.net

QUALITATIVE CHANGES PRODUCTION RELATIONS OF FACTORS OF PRODUCTION UNDER DIGITALIZATION

Goal. Investigate the state and qualitative changes of the means of production, labor and production relations in the digital economy. **Methodology.** In the research process, general scientific research methods, abstraction and concretization were used; system analysis. **Results.** The features of production factors and the state of production relations in the transition to a digital economy are generalized, the features of the formation of human capital, generalized new requirements for labor are identified. **Scientific novelty.** The relationship of technological changes in the means of production and the characteristics of the formation of industrial relations in the digital economy is revealed. **Practical significance.** It is advisable to use recommendations on the direction of human capital, the development of industrial relations, and social protection when developing development strategies at different levels of the national economy.

Keywords: digitalization, digital economy, industrial relations, human capital.

REFERENCES

1. Golovkova L.S. (2014) Lyudskiy kapital yak resurs ekonomichnogo rozvitku [Human capital as a resource of economic development]. *Ekonomichniy nobelivskiy visnik - Economic Nobel Bulletin*, Vol. 1(7), 122-127. (in Ukrainian)
2. Kontseptsiya rozvitku tsifrovoYi ekonomiki ta suspilstva UkraYini na 2018-2020 roki. Rozporyadzhennya Kabinetu MInIstrIv UkraYini vId 17 slchnya 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 zvernennya: 12.10.2018). (in Ukrainian)
3. Parker, Dzh. (2017) *Revolyuysiya platform. kak setevyie ryinki menyayut ekonomiku — i kak zastavit ih rabotat na vas [Platform revolution how online markets are changing the economy - and how to make them work for you]* Moscow: Mann, Ivanov i Ferber. (in Russian)
4. Putsenteylo P.R., Gumenyuk O.O. (2018) Tsifrova ekonomika yak novitniy vektor rekonstruktsiyi traditsiynoyi ekonomiki [Digital economy as the newest vector of reconstruction of traditional economy]. *InnovatsIyna ekonomika - Innovative economy*. Vol. 5-6 [75]. 131-143. (in Ukrainian)
5. Scherbatenko O. (2018). Perspektivi ta pereshkodi tsifrovoyi ekonomiki v UkraYini [Prospects and obstacles of the digital economy in Ukraine]/ Na chasi.- 29.01.2018. Retrieved from: URL: [https:// nachasi.com/2018/01/29/what-makes-ukraine-digital/](https://nachasi.com/2018/01/29/what-makes-ukraine-digital/)(data zvernennya: 12.10.2018).
6. Bell D. (1973). *The coming of post-industrial society: a venture of social forecasting*. N.Y.: Basic Books, 1973.
6. Betancourt, M. (2016). *The critique of digital capitalism: an analysis of the political economy of digital culture and technology* / M. Betancourt. — Brooklyn, NY : Punctum Books.
8. Huws, U. (2014). *Labor in the global digital economy: the cybertariat comes of age* / U. Huws. — New York : Month. Rev. Press.
9. Thurow, L.C. (1970). *Investment in human capital*. Wadsworth Series in Labor. Economics and Industrial Relations. Belmont, California, Wadsworth. Publishing Company, Inc., 1970.

Стаття надійшла до редакції: 17.04.2020

Received: 17 April 2020

РЕЦЕНЗІЇ

ТКАЧ А. А.*

* д.е.н., професор, академік (дійсний член) Академії економічних наук України

РЕЦЕНЗІЯ НА МОНОГРАФІЮ К.Е.Н., ДОЦЕНТА ЮХНОВСЬКОЇ ЮЛІЇ ОЛЕКСАНДРІВНИ «ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ»

В умовах трансформаційних змін в економіці України туристичний бізнес є перспективним напрямом розвитку на основі наявних історичних, природних, культурних цінностей України, ділового туризму у рамках не тільки національної, а й міжнародної кооперації вітчизняних підприємств та потенційної прибутковості. Разом тим освоєння нових напрямків, видів та форм розвитку туризму для підприємницького середовища України потребує теоретичного та методичного обґрунтування з метою вибору оптимальних варіантів туристичного бізнесу, забезпечення його конкурентоспроможності та економічної ефективності. У такому ракурсі розвиток туристичного потенціалу Запорізького регіону є особливо актуальним, зважаючи на наявність та недостатнє використання туристичних ресурсів України та регіонів. У зв'язку з цим постає необхідність оцінки наявного потенціалу туристичної галузі України та потенціал туризму Запорізького регіону зокрема, розробки напрямів щодо нарощування та активізації використання потенціалу.

Надаючи належне науковим працям, у яких розглядалися різні аспекти потенціалу туристичної галузі, автор рецензованої монографії слушно зауважує, що в сучасному науковому дискурсі ще немає комплексного дослідження туристичної галузі, як економічної категорії. Отже, це зумовлює актуальність опублікованої праці Ю.О. Юхновської. Обрана парадигма дослідження надала змоги проаналізувати аспекти проблеми як окремо, так і в їх змістовно-функціональній єдності, що вможливило отримати широкий спектр вимірів потенціалу туристичної галузі.

У першому розділі монографії розкрито зміст та підходи до трактування понять

туризм», «туристичний потенціал регіону», «туристичний кластер», на основі вітчизняних та зарубіжних досліджень обґрунтовано головні підходи щодо дослідження розвитку туризму в регіоні. Запропоновано основні складові інфраструктури туристичного потенціалу регіону. Проаналізовано також система забезпечення туристичного потенціалу регіону та їх складові та формування потенціалу туристичної галузі та основі кластерного підходу. У другому розділі висвітленню принципи управління розвитком туристичної галузі, аналіз існуючих методів та фактори оцінки ефективності потенціалу туристичної галузі, аналіз концептуальних підходів щодо управління розвитком туристичної галузі країни та її регіонів. У третьому розділі монографії проаналізовано вплив чинників євроінтеграції та глобалізації на розвиток потенціалу туристичної галузі України та її регіонів, стан ефективності використання ресурсного потенціалу туристичної галузі України та Запорізького регіону. Четвертий розділ присвячено дослідженню формування та реалізації стратегій управління потенціалом туристичної галузі регіонів України та обґрунтуванню вибору стратегії розвитку туристичної галузі України та Запорізького регіону. У п'ятому розділі автор запропонував методика розвитку туристичної галузі України та Запорізького регіону на основі кластерного підходу та на основі кореляційно-регресійного і когнітивного моделювання розроблено систему показників для оцінки перспективи розвитку регіонального потенціалу туристичної галузі з точки зору застосування кластерного підходу.

Резюмуючи наведене, варто зазначити, що монографія Ю.О.Юхновської є

актуальним і комплексним науковим дослідженням, відрізняється глибиною висунутих теоретичних положень та конструктивними прикладними рекомендаціями. Враховуючи спектр розглянутих у монографії соціально-економічних проблем розвитку туристичної галузі та особливостей застосування

розроблених положень в їх практичній діяльності, рецензована монографія є актуальною науковою працею і розрахована на науковців, викладачів, професіоналів туристичної галузі та дослідників, які вивчають науковий потенціал розвитку туристичної галузі країни та її регіонів.

ТКАЧ А.А.*

* д.э.н., профессор, академик (действительный член) Академии экономических наук Украины

РЕЦЕНЗИЯ НА МОНОГРАФИЮ К.Э.Н., ДОЦЕНТА ЮХНОВСКОЙ ЮЛИИ АЛЕКСАНДРОВНЫ «ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ПОТЕНЦИАЛА ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ»

ANATOLIY TKACH*

* doctor in Economics, Professor, academician (full member) of the Academy of Economic Sciences of Ukraine

REVIEW ON THE MONOGRAPH OF CANDIDATE OF ECONOMIC SCIENCES, ASSOCIATE PROFESSOR YUKHNOVSKAYA YULIA "FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE REGIONAL POTENTIAL IN THE TOURISM INDUSTRY"

Рецензія надійшла до редакції: 15.02.2020

Received: 15 February 2020

ЗМІСТ

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ	7
ДМИТРУК В.І., ДЯЧЕНКО Л.А., ГРИНЬОХ Н.В. РОЗВИТОК ЧОРНОБИЛЬСЬКОЇ ЗОНИ ВІДЧУЖЕННЯ: ЕКОНОМІЧНА ДИНАМІКА	7-20
КОНОНОВА О.С. ВІВЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ СТРАТЕГІЙ РОЗВИТКУ В ЕКОНОМІЧНІЙ ДУМЦІ	21-32
БОНДАРЕНКО Ю.Г., КУЛИНЯК І.Я., ГВОЗДЬ М.Я. РОЛЬ І ВПЛИВ ДЕРЖАВНИХ ВАЖЕЛІВ УПРАВЛІННЯ НА СФЕРУ ВІДПОЧИНКУ НАСЕЛЕННЯ В КРИЗОВІЙ СИТУАЦІЇ	33-47
БОНДАРЧУК В.В., ШИМАНСЬКА К.В. ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ ВИМУШЕНОЇ МІГРАЦІЇ НА РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД, УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ	48-65
ЮХНОВСЬКА Ю.О. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ	66-78
ДВІГУН А.О. РЕФОРМА АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОГО УСТРОЮ В УКРАЇНІ ЯК ЧИННИК ЗМІЦНЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ	79-86
ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТРАНСПОРТУ	87
АКСЬОНОВ І.М. СИСТЕМНИЙ ПІДХІД І СИСТЕМНИЙ АНАЛІЗ В МАРКЕТИНГО-ЛОГІСТИЧНОМУ МЕНЕДЖМЕНТІ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ	87-98
АНДРУШКІВ Б.М., ПОГАЙДАК О.Б., КИРИЧ Н.Б., КЕРНИЧНИЙ Б.Я. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕРВІСУ У СФЕРІ ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННОГО БІЗНЕСУ	99-108
ГОЛОВКОВА Л.С., БАЙГУШЕВ В.В. СТРАТЕГІЧНИЙ РОЗВИТОК АСОЦІАЦІЇ "УКРАВТОПРОМ" В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ РИНКУ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ УКРАЇНИ	109-119
РЕКУН І.І., ТРУБАЙ Ю.С. АНАЛІЗ ТА ОЦІНЮВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОСТІ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА	120-125
ПЕТРЕНКО О. І. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ	126-136
СИДОРУК С.В., МАТВІЙЧУК Л.Ю., ЛЕПКІЙ М.І. ПРИКЛАДНИЙ ХАРАКТЕР ОСОБЛИВОСТЕЙ ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТУРИСТІВ ІНКЛЮЗИВНОГО ТИПУ	137-146
ФІНАНСИ І ОБЛІК, БАНКІВСЬКА СПРАВА ТА СТРАХУВАННЯ	147
БАХУР Н.В. ПОДАТКОВЕ СТИМУЛЮВАННЯ ЯК ФІНАНСОВИЙ ІНСТРУМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА РЕГІОНІВ	147-155
АЛІЄВ ВУГАР ІСМАЇЛ ОГЛИ МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ У ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ СХІДНОЇ АЗІЇ: АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ	156-163
СЕМЕНОВА С.М. САНАЦІЯ БАЛАНСУ ДЛЯ ПОКРАЩЕННЯ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА	164-176
БАРАБАШ Л.В. ФУНКЦІОНУВАННЯ РИНКУ СТРАХУВАННЯ МАЙНА В УКРАЇНІ	177-188
ЧЕЛОВАНЬ С.В. МЕТОДИ ТА ІНСТРУМЕНТИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	189-192

ПОВЕДІНКОВА ЕКОНОМІКА**193**

- PARIMAL CHANDRA BISWAS, DILIP KUMAR CHAKRABORTY
A STUDY OF ORGANIZATIONAL CULTURE IN MANUFACTURING INDUSTRIES IN THE ROYAL KINGDOM OF BHUTAN 193-197
БАЙРАЧНА О.К.
ПРОБЛЕМИ ПРОФЕСІЙНОГО НАВЧАННЯ УПРАВЛІНСЬКОГО ПЕРСОНАЛУ В УКРАЇНІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТЕОРІЇ УКРАЇНСЬКОГО МЕНЕДЖМЕНТУ 198-205
ШЕВЯКОВ О.В., ХАННУФ К.Є.
ПОВЕДІНКОВІ МЕХАНІЗМИ ГІБРИДНОЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ВІЙНИ В НАДІНДУСТРІАЛЬНУ ЕПОХУ РОЗВИТКУ СВІТУ 206-212
ГУЛЬ І.Г., ЗАВИДІВСЬКА О.І.
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ СПОРТИВНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ В УМОВАХ РИНКУ 213-220

ЦИФРОВА ЕКОНОМІКА, МАТЕМАТИЧНІ І ІНСТРУМЕНТАЛЬНІ МЕТОДИ ЕКОНОМІКИ**221**

- ОСЕЦЬКИЙ В.Л., КРАУС Н.М., КРАУС К.М., ОСЕЦЬКА Д.В.
СОЦІАЛЬНІ ІННОВАЦІЇ ПІДПРИЄМНИЦЬКОГО УНІВЕРСИТЕТУ В ІНФОРМАЦІЙНО-ЦИФРОВОМУ ПРОСТОРІ 221-232
УКРАЇНСЬКА Л.О., МАРЧЕНКО О.С.
ЯКІСНІ ЗМІНИ ФАКТОРІВ ВИРОБНИЦТВА В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ 233-242

РЕЦЕНЗІЇ**243**

- РЕЦЕНЗІЯ НА МОНОГРАФІЮ К.Е.Н., ДОЦЕНТА ЮХНОВСЬКОЇ ЮЛІЇ ОЛЕКСАНДРІВНИ «ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ» 243-244

СОДЕРЖАНИЕ**ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ****7**

- ДМИТРУК В.И., ДЯЧЕНКО Л.А., ГРЫНЬОХ Н.В.
РАЗВИТИЕ ЧЕРНОБЫЛЬСКОЙ ЗОНЫ ОТЧУЖДЕНИЯ: ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДИНАМИКА 7-20
КОНОНОВА А.Е.
ИЗУЧЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МЫСЛИ 21-32
Ю.Г. БОНДАРЕНКО, И.Я. КУЛЫНЯК, М.Я. ГВОЗДЬ
РОЛЬ И ВЛИЯНИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ РЫЧАГОВ УПРАВЛЕНИЯ НА СФЕРУ ОТДЫХА НАСЕЛЕНИЯ В КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИИ 33-47
БОНДАРЧУК В.В., ШИМАНСКАЯ Е.В.
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВЫНУЖДЕННОЙ МИГРАЦИИ ДЛЯ РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ, УКРАИНСКИЕ РЕАЛИИ 48-65
ЮХНОВСКАЯ Ю.А.
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СБАЛАНСИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ ПОТЕНЦИАЛА НАЦИОНАЛЬНОЙ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ 66-78
ДВИГУН А.А.
РЕФОРМА АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УСТРОЙСТВА В УКРАИНЕ КАК ФАКТОР УКРЕПЛЕНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ 79-86

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ТРАНСПОРТА**87**

- АКСЕНОВ И.М.
СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД И СИСТЕМНЫЙ АНАЛИЗ В МАРКЕТИНГОВО-ЛОГИСТИЧЕСКОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ 87-98

АНДРУШКИВ Б.М., ПОГАЙДАК О.Б., КИРИЧ Н.Б., КЕРНИЧНЫЙ Б.Я. ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕРВИСА В СФЕРЕ ГОСТИНИЧНО- РЕСТОРАННОГО БИЗНЕСА	99-108
ГОЛОВКОВА Л.С., БАЙГУШЕВ В.В. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ АССОЦИАЦИИ "УКРАВТОПРОМ" В УСЛОВИЯХ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ УКРАИНЫ	109-119
РЕКУН И.И., ТРУБАЙ Ю.С. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВИАЦИОННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ ТУРБУЛЕНТНОСТИ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ	120-125
ПЕТРЕНКО О. И. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ	126-136
СИДОРУК С.В., МАТВИЙЧУК Л.Ю., ЛИПКИЙ М.И. ПРИКЛАДНОЙ ХАРАКТЕР ОСОБЕННОСТЕЙ ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ТУРИСТОВ ИНКЛЮЗИВНОГО ТИПА	137-146
ФИНАНСЫ И УЧЕТ, БАНКОВСКОЕ ДЕЛО И СТРАХОВАНИЕ	147
БАХУР Н.В. НАЛОГОВОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ КАК ФИНАНСОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВ И РЕГИОНОВ	147-155
АЛИЕВ ВУГАР ИСМАИЛ ОГЛЫ ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ ВОСТОЧНОЙ АЗИИ: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ	156-163
СЕМЕНОВА С.М. САНАЦИЯ БАЛАНСА ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ	164-176
БАРАБАШ Л.В. ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ РЫНКА СТРАХОВАНИЯ ИМУЩЕСТВА В УКРАИНЕ	177-188
ЧЕЛОВАНЬ С.В. МЕТОДЫ И ИНСТРУМЕНТЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	189-192
ПОВЕДЕНЧЕСКАЯ ЭКОНОМИКА	193
PARIMAL CHANDRA BISWAS, DILIP KUMAR CHAKRABORTY A STUDY OF ORGANIZATIONAL CULTURE IN MANUFACTURING INDUSTRIES IN THE ROYAL KINGDOM OF BHUTAN	193-197
БАЙРАЧНАЯ О.К. ПРОБЛЕМЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ УПРАВЛЕНЦЕВ В УКРАИНЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТЕОРИИ УКРАИНСКОГО МЕНЕДЖМЕНТА	198-205
ШЕВЯКОВ А.В., ХАННУФ К.Е. ПОВЕДЕНЧЕСКИЕ МЕХАНИЗМЫ ГИБРИДНОЙ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВОЙНЫ В НАДИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПЕРИОД РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВА	206-212
ГУЛЬ И. Г.1*, ЗАВЫДИВСЬКАЯ О. И. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ СПОРТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В УСЛОВИЯХ РЫНКА	213-220
ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА, МАТЕМАТИЧЕСКИЕ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЕ МЕТОДЫ ЭКОНОМИКИ	221
ОСЕЦКИЙ В.Л., КРАУС Н.Н., КРАУС Е.Н., ОСЕЦКАЯ Д.В. СОЦИАЛЬНЫЕ ИННОВАЦИИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОГО УНИВЕРСИТЕТА В ИНФОРМАЦИОННО-ЦИФРОВОМ ПРОСТРАНСТВЕ	221-232
УКРАИНСКАЯ Л.О., МАРЧЕНКО О. С. КАЧЕСТВЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ФАКТОРОВ ПРОИЗВОДСТВА В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ	233-242

РЕЦЕНЗИИ**243**

РЕЦЕНЗИЯ НА МОНОГРАФИЮ К.Э.Н., ДОЦЕНТА ЮХНОВСКОЙ ЮЛИИ АЛЕКСАНДРОВНЫ
«ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ПОТЕНЦИАЛА ТУРИСТИЧЕСКОЙ
ОТРАСЛИ» 243-244

CONTENTS**NATIONAL ECONOMY MANAGEMENT****7**

- DMYTRUK V., DYACHENKO L., HRYNOKH N.
THE DEVELOPMENT OF THE CHORNOBYL EXCLUSION AREA: ECONOMIC DYNAMICS 7-20
KONONOVA OLEKSANDRA
STUDY ON THE ASSESSMENT PROBLEM OF THE EFFECTIVENESS OF DEVELOPMENT
STRATEGIES IN AN ECONOMIC OPINION 21-32
YULIIA BONDARENKO, IHOR KULYNIAC, MARYANA GVOZD
THE ROLE AND IMPACT OF STATE MANAGEMENT INSTRUMENTS ON THE SPHERE OF
RECREATION IN THE CRISIS SITUATION 33-47
V.V. BONDARCHUK, K.V. SHYMANSKA
ECONOMIC CONSEQUENCES OF FORCED MIGRATION FOR THE NATIONAL ECONOMY
DEVELOPMENT: FOREIGN EXPERIENCE, UKRAINIAN REALITY 48-65
YUKHNOVSKAYA Y.O.
THEORETICAL FUNDAMENTALS OF BALANCED DEVELOPMENT OF THE POTENTIAL OF
THE NATIONAL TOURIST INDUSTRY 66-78
DVIHUN ALLA
REFORM OF THE ADMINISTRATIVE AND TERRITORIAL STRUCTURE IN UKRAINE AS A
FACTOR OF STRENGTHENING TERRITORIAL DEVELOPMENT 79-86

ECONOMY AND MANAGEMENT OF TRANSPORTATION ENTERPRISES**87**

- AKSONOV IVAN
SYSTEM APPROACH AND SYSTEM ANALYSIS IN MARKETING AND LOGISTICS 87-98
MANAGEMENT OF TRANSPORTATION SYSTEMS
ANDRUSHKIV B.M., O.B. POGAYDAK, N.B. KYRYCH, B.Y. KERNYCHNYI
WAYS TO IMPROVE TRANSPORTATION SERVICE IN THE FIELD OF HOTEL AND
RESTAURANT BUSINESS 99-108
GOLOVKOVA L.S., BAIGUSHEV V.V.
STRATEGIC DEVELOPMENT OF THE "UKRAVTOPIROM" ASSOCIATION IN THE
CONDITIONS OF UNCERTAINTY OF THE PASSENGER CARS MARKET OF UKRAINE 109-119
RECUN I.I., TRUBAI Y.S.
ANALYSIS AND EVALUATION OF THE COMPETITIVENESS OF THE AVIATION
ENTERPRISE IN THE CONDITIONS OF TURBULENCE OF THE ENVIRONMENT 120-125
PETRENKO O. I.
MODERN STATUS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF MARINE FREIGHT
TRANSPORTATION IN UKRAINE 126-136
SIDORUK S., MATVIYCHUK L., LIPKIY M.
APPLICABLE CHARACTERISTICS OF PASSENGER TRANSPORTATION OF TOURISTS
INCLUSIVE TYPE 137-146

FINANCE AND ACCOUNTING, INSURANCE AND BANKING**147**

- BAKHUR NADIIA
TAX STIMULATION AS A FINANCIAL INSTRUMENT FOR SUSTAINABLE SOCIAL AND
ECONOMIC DEVELOPMENT OF HROMADAS AND REGIONS 147-155
ALIEV VUGAR ISMAIL OGLY
CUSTOMS REGULATION IN THE ECONOMIC INTEGRATION OF EASTERN ASIA: ACTUAL
PROBLEMS 156-163

SEMENOVA S. BALANCE SHEET REPAIR TO IMPROVE ENTERPRISE FINANCIAL STATUS	164-176
BARABASH L.V. UKRAINIAN PROPERTY INSURANCE MARKET PERFORMANCE	177-188
SVETLANA CHELOVAN METHODS AND TOOLS OF RISK MANAGEMENT IN CARRYING OUT INNOVATIVE ACTIVITY	189-192
BEHAVIORAL ECONOMY	193
PARIMAL CHANDRA BISWAS, DILIP KUMAR CHAKRABORTY A STUDY OF ORGANIZATIONAL CULTURE IN MANUFACTURING INDUSTRIES IN THE ROYAL KINGDOM OF BHUTAN	193-197
BAIRACHNA O.K. PROBLEMS OF PROFESSIONAL TRAINING OF MANAGEMENT IN UKRAINE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE THEORY OF UKRAINIAN MANAGEMENT	198-205
SHEVIAKOV A., HANNOUF K. BEHAVIORAL MECHANISMS OF THE HYBRID SOCIO-ECONOMIC WAR IN THE NON- INDUSTRIAL SOCIAL DEVELOPMENT PERIOD	206-212
HUL I. H., ZAVYDIVSKA O. I. THEORETICAL AND METHODOLOGICAL APPROACHES TO IMPROVEMENT OF THE SYSTEM OF SPORTS ACTIVITIES MANAGEMENT IN THE MARKET CONDITIONS	213-220
DIGITAL ECONOMICS, MATHEMATICAL AND INSTRUMENTAL METHODS OF ECONOMICS	221
VALERII L. OSETSKYI, NATALIYA M. KRAUS, KATERYNA M. KRAUS, DIANA V. OSETSKA SOCIAL INNOVATIONS OF THE ENTREPRENEURIAL UNIVERSITY IN THE INFORMATION- DIGITAL SPACE	221-232
UKRAINSKA L.O., MARCHENKO O.S. QUALITATIVE CHANGES PRODUCTION RELATIONS OF FACTORS OF PRODUCTION UNDER DIGITALIZATION	233-242
REVIEWS	243
REVIEW ON THE MONOGRAPH OF CANDIDATE OF ECONOMIC SCIENCES, ASSOCIATE PROFESSOR YUKHNOVSKAYA YULIA "FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE REGIONAL POTENTIAL IN THE TOURISM INDUSTRY"	243-244

Наукове видання
«Review of transport economics and management»

Випуск 3(19) 2020

(російською, 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 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/



Научное издание

«Review of transport economics and management»

Выпуск 3(19) 2020

(на русском, украинском и английском языках)

Ответственный за выпуск *Л.С. Головкова*

Компьютерная верстка *Л.А. Добрик*

Статьи в сборнике печатаются в авторской редакции

Формат 60×84 1/8 . Усл. печат. лист. 11,90 Тираж 50 экз. Зак. №

Учредитель:

**Днепропетровский национальный университет железнодорожного
транспорта имени академика В. Лазаряна**

Адрес редакции:

ул. Лазаряна, 2, г. Днепро, Украина, 49010

Тел. +380961567616, e-mail: remt.diit@gmail.com,

сайт журнала: http://pte.diit.edu.ua/



Scientific publication

«Review of transport economics and management»

Issue 3(19) 2020

(in Russian, 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 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/