

інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В.Л. Дикань // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українські залізниці», липень 2014. – №9(15). – С. 23-26.

2. Дикань, В.Л. Процеси формування стратегії діяльності корпоративних інтегрованих структур / В.Л. Дикань // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – Вип. 9. – Частина 3. – 2014. – С. 88-91.

3. Дикань, В.Л. Стратегічні пріоритети розвитку економіки України в умовах зміни центрів економічної та політичної влади / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2013. – №41. – С. 11-16.

4. Єфременко О.В. Конкурентостійкість підприємства: поняття та види [Електронний ресурс] / О.В. Єфременко // Вісник

Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2010. – №2. – Режим доступу: archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/VISUNU/2010_2_2/Efremenko.pdf

5. Панчишин, Я.М. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в інноваційній логістичній системі: дис. ... канд. екон. наук.: 08.00.03 / Я.М. Панчишин; Укр. держ. акад. залізничного трансп. – Х., 2009. – 293 с.

6. Чернега В.В. Конкурентостійкість підприємств та механізм її забезпечення: монографія / В.В. Чернега; відповід. ред. О.Д. Гудзинський; Київський національний ун-т технологій та дизайну; Ін-т підготовки кадрів державної служби зайнятості України. – К.: ІПК ДСЗУ, 2008. – 235 с.

7. Чорна М. Взаємозв'язок основних понять теорії конкурентоспроможності / М. Чорна // Вісник СумДУ. Серія Економіка. – 2009. – №2. – С. 186-191.

УДК 658.7:656.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i59.113125>

ВИЗНАЧЕННЯ МОДЕЛІ ОПТИМАЛЬНОЇ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ТА ПРОМИСЛОВОЇ ГАЛУЗЕЙ УКРАЇНИ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент,
Глазкова А.С., к.е.н., ст. викладач,
Ісаєва К.А., магістр (УкрДУЗТ)*

У даній статті розглядаються основні напрямки розвитку взаємозв'язків між провідними галузями економіки України, такими як промислова та транспортна. Основна увага приділена міжгалузевим балансам, наведені сфери їх застосування. На основі проведеного аналізу робіт вітчизняних та зарубіжних вчених, зроблений аналіз основних факторів, які впливають на роботу галузей та запропоновано визначення моделі оптимальної взаємодії двох галузей.

Ключові слова: *галузь, транспортний комплекс, промисловий комплекс, взаємодія, модель.*

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МОДЕЛИ ОПТИМАЛЬНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ И ПРОМЫШЛЕННОЙ ОТРАСЛЕЙ УКРАИНЫ

*Маковоз Е.В., к.э.н., доцент,
Глазкова А.С., к.э.н., ст. преподаватель,
Исаева Е.А., магистр (УкрГУЖТ)*

В данной статье рассмотрены основные направления развития взаимосвязей между ведущими отраслями экономики Украины, такими как промышленная и транспортная. Основное внимание уделено межотраслевым балансам, приведены сферы их использования. На основе проведенного анализа работ отечественных и зарубежных ученых, сделан анализ основных факторов, которые оказывают влияние на работу этих отраслей и предложено определение модели оптимального взаимодействия этих двух отраслей.

Ключевые слова: отрасль, транспортный комплекс, промышленный комплекс, модель взаимодействия.

DETERMINATION OPTIMUM MODEL COOPERATION OF TRANSPORT AND INDUSTRIAL INDUSTRIES UKRAINE

*Makovoz E.V., k.e.n., associate professor,
Glazkova A.S., k.e.n., teacher,
Isaeva E.A., master's degree (USURT)*

The industrial sector, as part of the national economy, is a coherent set of manufacturing firms focus coupled together elements of production infrastructure and organizational system of economic management. The industrial sector can not function fully without transport component. These two sectors combined and inextricably linked. But today, in a very difficult time for the economy of Ukraine, there are many negative factors that slow the development of cooperation between leading sectors. The problem is to find and establish relationships, create more favorable conditions for cooperation between the two sectors should identify "points of intersection" and propose ways out of the crisis in these sectors.

Every industry interacts with another, and influence one industry to another defined development strategy as one of the industry and the economy as a whole. Depending on the degree of influence of each branch to another is the development of the economy. At the present stage of development of Ukraine is of great importance strategic planning, by which developed plans and objectives. Thus, an important emphasis on the development and use of tools linkages between sectors.

This article discusses the main lines of the relationship between the leading sectors of Ukraine's economy, such as industry and transport. The main focus is on intersectoral balances, given their scope. Based on the analysis of domestic and foreign scientists, the analysis of the main factors affecting the industry and proposed models determine optimal interaction between the two sectors.

Keywords: branch, transport complex, industrial complex, interaction model.

Постановка проблеми. частина національної економіки, являє Промисловий комплекс, як складова собою цілісну сукупність підприємств

виробничого спрямування, поєднаних між собою елементами виробничої інфраструктури та організаційною системою управління господарством. Промисловий комплекс не може функціонувати у повному обсязі без транспортної складової. Ці дві галузі поєднані та нерозривно пов'язані між собою. Але сьогодні, у досить складний час для економіки України, існує багато несприятливих факторів, які зводять розвиток співпраці між провідними галузями економіки. Проблема полягає у тому, щоб знайти та налагодити стосунки, створити більш сприятливі умови для співпраці двох галузей, треба виявити «точки перетин» та запропонувати шляхи виходу цих галузей із кризи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання становлення, функціонування та розвитку взаємодії транспорту з промисловим комплексом розглянуті в працях багатьох зарубіжних і вітчизняних вчених, зокрема: Алімова О. І. [1], Амітана В.Н.[2], Диканя В.Л. [3], Токмакової І.В.[4], Дикань В.В. [5], Келли К. [6], Леонтьєва В.В. [7], Сазонової Л.І.[8], Хлобистова Є.В. [9], Фашевського М.І. [10], Чумаченка Н.Г. [11], Шерешева М.Ю. [12], Ансоффа О.М. [13] та багатьох інших.

У вищезгаданих наукових працях описані сучасні тенденції розвитку та взаємодії різних галузей економіки, фактори які впливають на ту чи іншу сферу діяльності галузей, проблеми об'єднання промислових підприємств в мережеву структуру, які відбуваються в багатьох сферах діяльності, створення та функціонування транспортних кластерів, об'єднань. Зазначено, що на галузеву структуру економіки України впливають різні фактори, в тому числі розвиток продуктивних сил, темпи зростання або занепаду промислових підприємств, інтенсивність реалізації досягнень науки і техніки, транспортно-логістичні системи, міжнародний поділ праці, економічна

інтеграція. Визначено вплив та взаємодію інших факторів.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Але у цих роботах тільки частково розкрито сутність комплексного, системного підходів до взаємодії і координації промислових підприємств з транспортом. Співпраця суб'єктів промисловості в складі транспортної мережі потребує вдосконалення та наукового забезпечення створення єдиного комплексу, який повинен забезпечити безперервне функціонування провідних галузей економіки.

Аналіз наукових праць дозволив зробити висновок, що встановлення зв'язку транспортної галузі на рівні суб'єктів та промислової галузі є недостатньо висвітленими та потребує подальшого вивчення.

Мета статті. Метою цієї статті є запропонування визначення основних напрямків оптимальної взаємодії, взаємопроникнення промислової та транспортної галузей України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Кожна галузь взаємодіє з іншою, і вплив однієї галузі на іншу визначається стратегією розвитку як однієї галузі так і економіки в цілому. Залежно від ступеня впливу кожної галузі на іншу відбувається розвиток всієї економіки. На сучасному етапі розвитку України велике значення має стратегічне планування, за допомогою якого розробляються плани і завдання. При цьому, важлива увага приділяється розробці і використанню інструментів взаємозв'язків між галузями економіки.

Ефективність інструментів оцінки взаємодії між галузями оцінюється за допомогою методів порівняння показників роботи тієї чи іншої галузі з аналогічними показниками роботи іншої галузі, за допомогою розрахунків відповідних коефіцієнтів, макропоказників, враховуючи

різні фактори впливу, та показники взаємодії однієї галузі з іншою.

Збереження позицій України на ринку міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, підвищення ефективності використання її транзитних можливостей обумовлюють необхідність зростання конкурентоспроможності національних промислових підприємств, одним із напрямків досягнення якої є їх спільна дія.

Ринкова економіка являє собою результат тривалого історичного розвитку, який потребує формування відповідної структури, комплексу, умов співпраці різних галузей, пошук більш простого шляху виходу на світовий ринок, потребує глибокого вивчення макропоказників галузей та їх взаємодії. Багато проблем таких як, спад виробництва, інфляція, нестійкість гривні, криза платоспроможності підприємств, технічна відсталість, все це негативно впливає на взаємодію промислової та транспортної галузей та потребує проведення відповідної роботи у цьому напрямку.

Основною базою для аналізу співпраці основних галузей є міжгалузевий баланс. Можливості практичного застосування моделі міжгалузевого балансу в традиційній її постановці досить широкі. Підтвердженням цього може служити регулярна розробка звітних міжгалузевих балансів (далі по тексту МГБ). В Україні накопичений значний досвід у теоретичних дослідженнях і практичному застосуванні моделі для вирішення проблем розвитку національної економіки. Спираючись на цей досвід, слід зазначити, що, хоча в теоретичному і практичному аспектах ідеологія МГБ є дуже продуктивною, вона потребує подальшого удосконалення. Це дуже актуально, оскільки Україна перебуває в стадії переходу до цивілізованих структур ринкової економіки, коли з особливою гостротою постають питання узгодження соціальних інтересів суспільства і структурної перебудови економіки з метою

забезпечення цих інтересів. Існуючі економетричні моделі дозволяють оцінити економічні наслідки таких, наприклад, подій, як заморожування цін і заробітної плати, стимулювання експорту, збільшення або скорочення військових витрат, але в той же час не дають підстав для суджень про можливість їх здійснення. У такого роду моделях, включаючи і традиційну схему МГБ, не знаходиться адекватного висвітлення той факт, що вибір напрямів економічної політики відбувається в результаті реакції уряду на зміну циклічних чинників зростання, чим цілком ігноруються зворотні зв'язки, що виникають як відображення впливу економічної системи на процеси прийняття соціально-політичних рішень. Ця надто загальна властивість виявляється в ряді конкретних показників прикладних моделей: у способі розбивки змінних на ендогенні й екзогенні, у специфікації рівнянь тощо [14].

Промислова та транспортна галузь постійно взаємодіють, тому, ми зробили спробу запропонувати модель оптимальної взаємодії промислової та транспортної галузей народного господарства України. Для цього нам необхідно було виявити основні фактори, які впливають на роботу цих галузей. У таблиці 1 наведено внутрішні та зовнішні фактори взаємодії промислової та транспортної галузей.

Аналіз цих факторів, усунення негативних та посилення позитивних факторів дозволить підвищити ефективність взаємодії цих двох галузей, а це в свою чергу допоможе визначити та розробити модель оптимальної взаємодії транспортного та промислового комплексів. Ми пропонуємо визначити модель оптимальної взаємодії транспортного та промислового комплексів, яка дозволить проаналізувати створену систему з двох боків, з боку організацій, одиниць, які є ланками співпрацюючих галузей, та видів діяльності, технології, результати діяльності галузей в цілому.

Таблиця 1

Внутрішні та зовнішні фактори взаємодії промислової та транспортної галузей

Внутрішні	Зовнішні
1. Недосконалість структури управління.	1. Політичні аспекти, які впливають на їх роботу.
2. Регламент (сезонність) роботи промислових та транспортних підприємств.	2. Законодавча база, яка регламентує роботу підприємств транспорту та промисловості.
3. Нерівномірне територіальне розташування об'єктів промисловості та транспорту.	3. Податковий тягар.
4. Нерівномірність попиту та пропозиції на виготовлення та доставку товарів/послуг.	4. Відсутність інвестиційної привабливості та стимулювання інвестиційних проектів.
5. Відсутність цілісності інформаційного середовища між двома галузями.	5. Недосконалість кредитної політики та банківської системи.
6. Недостатній рівень якості наданих послуг по перевезенню вантажів та наданню транспортних послуг.	6. Технічна відсталість та практична відсутність інноваційних розробок (зношеність фондів)
7. Тарифна політика.	7. Дезактивація державної підтримки.
8. Неплатоспроможність та залежність від валютного ринку.	8. Спад обсягів державних закупівель та недосконалість тендерного законодавства.
9. Відсутність відповідальності з боку керівників.	9. Відсутність єдиного вектору розвитку галузей.
10. Застаріла матеріально - технічна база.	10. Відсутність науково - технічних програм та концентрації зусиль на розробку напрямів розвитку транспортно - промислового комплексу.
11. Протиріччя приватних та державних інтересів.	11. Технологічні аспекти співіснування підприємств транспорту і промисловості.
	12. Залежність від вартості на енергоресурси.
	13. Відсутність мобільності.
	14. Відсутність забезпечення економічної, фінансової та фізичної безпеки.
	15. Відсталість від світових тенденцій розвитку високотехнологічних процесів.
	16. Корупція.

Модель оптимальної взаємодії це відтворення об'єкту, який відображає та відтворює принципи організації політичних, технологічних, економічних, організаційних, інформаційних операцій, які разом утворюють механізм створення комплексу взаємодії усіх ланок на всіх рівнях процесу розвитку комплексу.

Запропонована модель розуміє систему, комплекс, як єдине сполучення виробничих, економічних, інформаційних, людських ресурсів та збалансований набір функцій та вдалу координацію та утворює унікальний розвинений функціонуючий комплекс.

Висновок. Запропонована модель оптимальної взаємодії, на нашу думку, дозволяє не лише вивчити взаємозалежність між двома різними галузями економіки, що виявляється у взаємовпливі цін, обсягів виробництва, капіталовкладень і доходів, але і вирішувати наступні завдання:

- прогнозувати основні макроекономічні показники залежно від зміни як зовнішніх, так і внутрішніх чинників;
- прогнозувати оптові ціни продукції галузей матеріального

виробництва, рівня інфляції, вартості споживчої корзини;

- прогнозувати рівень безробіття;
- прогнозувати екологічну обстановку і оцінювати витрати на проведення природоохоронних заходів;
- оцінювати ефективність конкретних пропозицій по розміщенню продуктивних сил;
- оцінювати ефективність міжтериторіальних економічних зв'язків.

Таким чином, на основі запропонованого визначення моделі оптимальної взаємодії може бути розроблений комплекс моделей функціонування економіки з метою визначення раціональних стратегій управління соціально-економічним розвитком регіону і країни в цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алимов О. Промисловий потенціал України: напрями ефективного розвитку [Текст] / О. Алимов, В. Ємченко. К.: Економічний Часопис – XXI. – 2003. – № 6. – С. 41–46.
2. Амитан В. Н. Регион в ресурсной структуре государства [Текст] / В.Н. Амитан. К.: Регіональні перспективи. – 2009. – № 5–6. – С. 15–17.
3. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. - № 30. – 2010. – С. 11 – 16.
4. Дикань, В.Л. Стратегічне управління [Текст]: навч. посіб./ В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, І.В.Токмакова, О.В.Маковоз, О.В.Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с
5. Дикань, В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посіб./ В.Л.Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 266с.
6. Келли К. Новые правила для новой экономики. Двенадцать принципов преуспевания в бурно меняющемся мире [Электронный ресурс] / К. Келли // Знание–сила, 2008. – №4. – Режим доступа: <http://vivovoco.rsl.ru/vv/journal/zs/kelly.htm>
7. Леонтьев В.В. Межотраслевая экономика. [Текст] / В.В. Леонтьев. М., 1997. - 315 с.
8. Сазонова Л.І. Порівняльний аналіз розвитку будівельного комплексу і суміжних галузей. [Текст] : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03: 2006 / Сазонова Людмила Іванівна.- Харків, 2006.- 234с.
9. Хлобистов Є. В. Україна : соціально – економічні передумови формування політики техногенної безпеки у трансформаційному суспільстві [Текст] / Є. В. Хлобистов // Економіка України : проблеми, перспективи ринкових відносин. – 2000. – № 6. – С. 13–20.
10. Фащевський М. І. Теорія і практика економічного районування України та шляхи його удосконалення [Текст] / М. І. Фащевський . – К.: РВПС України НАН України, 2007. – 52 с.
11. Чумаченко Н.Г. Проблемы и пути решения развития регионов [Текст] / Н. Г. Чумаченко, А.И. Амоша . Економіка промисловості. – 2012. – № 4. – С. 201–206.
12. Шерешева М.Ю. Формы сетевого взаимодействия компаний [Текст] / М.Ю. Шерешева. – М.: Издат. дом Гос. ун-та Высшей школы экономики, 2010. – 339 с.
13. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия . [Текст] / И. Ансофф. СПб.: Питер Ком, 1999. — 416 с.
14. Глазкова А. С. Прогнозування та кількісні методи порівняння макроекономічних показників розвитку галузей регіону / А. С. Глазкова // Economics, Management, Law: socio - economic aspects of development / Collection of scientific articles / volume 2 / Edition Magi, Roma Italy/ 2016, P. 89-91.