

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№70-71

The bulletin of transport and
industry economics

№ 70-71



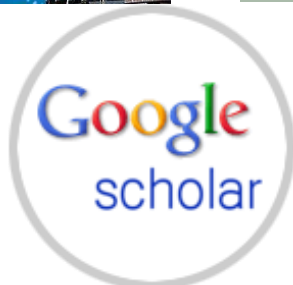
Харків – 2020

УДК 338.47:338.45

Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до:
- міжнародних наукометричних баз:



Наукова періодика України



INDEX COPERNICUS
INTERNATIONAL

Матеріали друкуються українською або російською мовами з анотаціями українською, російською, англійською.

Номер затверджено на засіданні
Вченої ради УкрДУЗТ.
Протокол № 09 від 23 жовтня 2020р.

Редакційна колегія

Головний редактор - Дикань В.Л. - д.е.н., професор

Члени редакційної колегії за напрямками

Ареф'єва О.В. – д.е.н., професор
Давидова О.Ю. – д.е.н., професор
Дикань В.В. – д.е.н., професор
Дикань О.В. – д.е.н., професор
Калініченко Л.Л. – д.е.н., професор
Кібік О.М. – д.е.н., професор
Кірдіна О.Г. – д.е.н., професор
Компанієць В.В. - д.е.н., професор
Криворучко О.М. - д.е.н., професор
Мних О.Б. – д.е.н., професор
Попова Н.В. – д.е.н., професор
Портна О.В. – д.е.н., доцент
Посохов І.М. – д.е.н., професор
Прохорова В.В. – д.е.н., професор
Резнік Н.П. – д.е.н., професор
Родченко В.Б. – д.е.н., професор
Токмакова І.В. – д.е.н., професор
Третяк В.П. - д.е.н., доцент
Чупир О.М. - д.е.н., професор

Шинкаренко В.Г. - д.е.н., професор
Яновська В.П. – д.е.н., доцент
Михальченко А.О. – д.філос., доцент (Білорусія)
Igor Britchenko - prof. ucz. dr hab (Poland)
George Abuselidze – д.э.н., професор (Грузія)
Irina Engeness - PhD Doctoral Thesis, associate professor (Norway)
Veres Somosi Mariann - Ph.D.(Econ), prof., (Miskolc, Hungary)
Sławomir Bukowski – prof. (Poland)
Віляяд Велиев – д.э.н., професор (Азербайджан)
Гусейнова Арзу Догру кизи - д.э.н., професор (Азербайджан)
Lucyna Blazejczyk-Majka – prof. (Poland)
Thierry Horsin - prof. (France)

Адреса редакційної колегії: 61050, Харків, майдан Фейербаха, 7, кім. 505. Тел: 730-10-96, 730-10-97

e-mail: vetp_euvkb@ukr.net,

сайт: <http://vetp.kart.edu.ua/index.php/ua/>

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ №21513-11413ПП від 27.07.2015р.

ISSN 2075-4892
ISSN online 2413-4892

© Український державний університет
залізничного транспорту 2020р.

Зміст

Економіка та управління національним господарством

Nazarenko I.L., Shepel V.M.
Value based management in small family business affected by quarantine 5

Казакова Н.А., Степаненко В.Д.
Інноваційні інструменти фінансування малого та середнього бізнесу у глобальній економічній системі 12

Проблеми транспортного комплексу України

Компанієць В.В., Полякова О.М., Шраменко О.В.
Світові тренди сучасного транспортно-логістичного сервісу 22

Корінь М.В., Кондратюк М.В., Войтов І.М., Король К.В.
Стратегічні напрями розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва 33

Овчиннікова В. О., Обруч Г. В., Веселов А. М., Гавриш К. В.
Інструментарій забезпечення збалансованого розвитку АТ «Укрзалізниця» в умовах реалізації цифрових змін у галузі 44

Економіка підприємства

Каличева Н.Є., Маслова В.О.
Удосконалення організації виробництва за умов формування креативного середовища на підприємстві 55

Менеджмент і маркетинг

Бутенко О.П., Опікунова Н.В., Гончарова А.С.
Синхромаркетинг: сутність, методи та компенсаторні інструменти 64

Стешенко О.Д., Масалигіна В.В.
Антикризове управління в умовах пандемії 75

Загальноекономічні питання

Зайцева А.С., Стародубова А. М.
Проблема зовнішньої заборгованості у країнах ЄС 83

Маковоз Е.В., Казаков А. Ю.
Реіндустріалізація промислового сектора економіки стран-членов Евросоюзу: опыт для Украины 90

Context

Economics and management of the national economy

Nazarenko I.L., Shepel V.M. Value based management in small family business affected by quarantine	5
Kazakova N.A., Stepanenko V.D. Innovative instruments for small and medium business financing in the global economic system	12

Problems of the transport complex of Ukraine

Kompaniets V.V., Polyakova E N., Ph.D., Shramenko, E.V. Global trends of modern transportation and logistics service	22
Korin M., Kondratyuk M. V., Voytov I.M., Korol K. Strategic directions for the development of railway transport infrastructure in the context of cross-border cooperation	33
Ovchynnikova V. O., Obruch H. V., Veselov A. M., Gavrish K. V. Tools for ensuring the balanced development of JSC “Ukrainian railways” in the context of implementing digital changes in the industry	34

Enterprise economics

Kalicheva N.E., Maslova V.O. Improvement the organization of production under the conditions formation of the creative environment at the enterprise	55
--	----

Management and marketing

Butenko A.P., Opekunova N.V., Goncharova A.S. Sinchromarketing: essence, methods and compensatory instruments	64
Steshenko O.D., Masalugina V.V. Anti-crisis management under a pandemic condition	75

General economic question

Zaitseva A.S., Starodubova A.M. The problem of external debt in the EU countries	83
Makovoz O.V., Kazakov A. Y. Reindustrialization of the industrial sector of the economies of the European union countries: experience for Ukraine	90

UDC 338.12.017

VALUE BASED MANAGEMENT IN SMALL FAMILY BUSINESS AFFECTED BY QUARANTINE

*Nazarenko I.L., PhD (economics), associate professor,
Shepel V.M., master's student (Ukrainian State University of Railway Transport)*

The issue of Value Based Management implementation in Small Family Business suffering from quarantine has been investigated in the study.

Family firms are typically vulnerable due to their autonomous, family-oriented standing and their constrained financial capital and resources, but we presume that this applies to small family businesses rather than to big ones. This requires special methods of efficient management and means of government's support of family business affected by quarantine. We do believe that Value Based Management (VBM) is a proper concept to be implemented in order to help them to survive and create long-term value.

In the study Continuous Value Creation Cycle has been further refined. Continuous Value Creation Cycle encompasses five stages. 1 Strategic planning: Setting objectives, clarifying their indices at all levels of management. 2 Value creation: Operational processes of creating value (manufacturing goods, sales, etc.). 3 Value Assessment: Assessment of the value created. 4 Value contribution: Estimation of every department's contribution in value created. 5 Remuneration: Using effective Remuneration System according to personnel contribution to the value created.

Using this Continuous Value Creation Cycle, every entrepreneur can figure out where they should start – from setting objectives in their business to organization of remuneration system on the basis of personal contribution of every employee into the value created.

Besides, the most affected by quarantine /coronavirus lockdown stages have been clarified. They are: the first (because being under tough circumstances of reducing demand, small businesses should set their objectives in a different way); the second (usual operational processes may well need deep analysis and diversification), and the forth stage (may be changed in case of diversification, because some new business units producing value may appear).

The results obtained in the study can be used in further research in this realm, in further clarification of value drivers for a particular small family firm.

Key words: *Value Based Management, Family Business, Small Family Business, Continuous Value Creation Cycle.*

ВАРТІСНО-ОРІЄНТОВАНЕ УПРАВЛІННЯ У МАЛОМУ СІМЕЙНОМУ БІЗНЕСІ, ЯКИЙ ПОСТРАЖДАВ ВІД КАРАНТИНУ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Шепель В.М., студент магістратури (УкрДУЗТ)*

У статті досліджено питання впровадження вартісно-орієнтованого менеджменту у малому сімейному бізнесі, потерпілому від карантину.

Сімейні фірми, як правило, вразливі через свій автономний, орієнтований на сім'ю статус та обмежений фінансовий капітал і ресурси, але ми припускаємо, що це стосується малих сімейних підприємств, а не великих. Це вимагає спеціальних методів

ефективного управління та засобів державної підтримки сімейного бізнесу, який зазнав карантину. Ми вважаємо, що управління на основі вартості (VBM) - це вірна концепція, яка має бути реалізована для того, щоб допомогти їм вижити та створити довгострокову цінність.

У дослідженні був вдосконалений Постійний цикл створення вартості. Безперервний цикл створення вартості охоплює п'ять етапів. 1 Стратегічне планування: встановлення цілей, уточнення їх показників на всіх рівнях управління. 2 Створення вартості: операційні процеси створення вартості (виготовлення товарів, реалізація тощо). 3 Оцінка вартості: оцінка створеної вартості. 4 Ціннісний внесок: Оцінка внеску кожного відділу у створену вартість. 5 Винагорода: Використання ефективної системи оплати праці відповідно до внеску персоналу у створену вартість.

Використовуючи Постійний цикл створення вартості, кожен підприємець може зрозуміти, з чого йому починати - від встановлення цілей у своєму бізнесі до організації системи оплати праці на основі особистого внеску кожного працівника у створену вартість.

Окрім того, з'ясовано найбільш постраждалі від карантину / коронавірусу етапи Постійного циклу створення вартості. Це: перший (оскільки малі підприємства, перебуваючи у важких обставинах зменшення попиту, повинні іншим чином ставити цілі); другий (звичайні операційні процеси цілком можуть потребувати глибокого аналізу та диверсифікації) і четвертий етап (може бути змінений у разі диверсифікації, оскільки можуть з'явитися деякі нові бізнес-одиниці, що дають вартість).

Отримані в процесі дослідження результати можуть бути використані для подальших досліджень у цій царині, для з'ясування факторів вартості для певної невеликої сімейної фірми.

Ключові слова: управління на основі вартості, сімейний бізнес, малий сімейний бізнес, безперервний цикл створення вартості.

СТОИМОСТНО-ОРИЕНТОВАННОЕ УПРАВЛЕНИЕ В МАЛОМ СЕМЕЙНОМ БИЗНЕСЕ, ПОСТРАДАВШЕМ ОТ КАРАНТИНА

**Назаренко И.Л., к.э.н., доцент,
Шепель В.Н., студент магистратуры (УкрГУЖТ)**

В статье исследован вопрос внедрения стоимостно-ориентированного управления в малом семейном бизнесе, пострадавшем от карантина.

В исследовании был усовершенствован непрерывный цикл создания стоимости. Он включает пять этапов. 1 Стратегическое планирование: установление целей, уточнение их показателей на всех уровнях управления. 2 Создание стоимости (операционные процессы создания стоимости - изготовление товаров, реализация и т.д.). 3 Оценка стоимости. 4 Ценностный вклад (оценка вклада каждого подразделения в созданную стоимость). 5 Вознаграждение (использование эффективной системы оплаты труда в соответствии с вкладом персонала в созданную стоимость).

Кроме того, определены этапы цикла, на которые в наибольшей степени влияет карантин. Это: первый этап (поскольку малые предприятия, находясь в тяжелых обстоятельствах уменьшения спроса, должны иначе ставить цели), второй этап (обычные операционные процессы вполне могут потребовать глубокого анализа

и диверсификации) и четвертый этап (может быть изменен в случае диверсификации, поскольку могут появиться некоторые новые бизнес-единицы, создающие стоимость).

Ключевые слова: управление на основе стоимости, семейный бизнес, малый семейный бизнес, непрерывный цикл создания стоимости.

Introduction. Family business is known to be the pivot of world's economy, its impact on the global economy is tremendous. Percentage of family business

contribution to national GDP varies from 27% in Bahrain to 90% in United Mexican States (fig.1).



Fig. 1. Percentage of family business contribution to national GDP [1]

Family businesses are inherently resilient – and those in Ukraine should not be exceptions, whether recently-founded or long-established. Newer family businesses have survived and thrived in tough environments. Older ones have ridden out world-changing events, from wars and recessions to natural disasters. Either way, resilience can be a part of any family business DNA – underpinned by its deeply-held values and purpose, long-term horizon, agile decision-making, patient capital, and a deep commitment to its workforce and communities.

However, as it is mentioned in [2], the COVID-19 pandemic is severely testing the attributes that give family businesses a competitive edge. The ability to survive and prepare for the “new normal” is critical to the future of any family, business and all the people who rely on it. The coronavirus pandemic is affecting small businesses in a variety of ways. From loss of business to remote work, things are changing fast during the COVID-19 outbreak and businesses are being forced to adapt.

We do agree with [3], that Family firms are typically vulnerable due to their

autonomous, family-oriented standing and their constrained financial capital and resources, but we presume that this applies to small family businesses rather than to big ones. Additionally, a crisis typically hits the owners of family firms twice, i.e. once as private citizens and in a second round as business owners [3].

As for Ukraine, unfortunately, there is neither any accurate statistical data about family business' percentage in GDP, nor any data about their exact number, but we assumed in [4] that majority of medium-size, small and (as a part of small ones) microenterprises are family-owned (especially those which are registered as individual entrepreneurs). There is a lot of evidence about small businesses suffering from quarantine, decreasing of demand, losses and bankruptcies (for instance, in [5]).

All aforementioned factors require special methods of efficient management and means of government's support of family business affected by quarantine. We do believe that Value Based Management (VBM) is a proper concept to be implemented in order to help them to survive and create long-term value.

Analysis of recent researches. The issue of developing small business in Ukraine is discussed in the works of O. Dykan, O. Poliakova, H. Obruch, A. Tolstova and others [6 – 9]. The one about Poland is presented in the paper [10] - the analysis of the questions of business succession in Poland on the basis of the author's own research materials has been done.

Some our works [4, 11] are devoted to the implementation of Value Based Management (VBM) in Small Family Retail Business and developing of strategies of small family businesses survival during and after quarantine. In [4] the issue of Value Based Management implementation in Small Family Retail Business has been investigated and its feasibility has been proved; special characteristics of family business and its difference from ordinary businesses have been clarified; the stages of implementing VBM in Small Family Retail Business have been identified; the Value Drivers Tree for Small Family Retail Business has been developed, taking account of specificity of the type of business being examined. In [11] the scheme of working out a strategy of Small Family Business Survival during and after quarantine has been offered.

Value Based Management has been widely discussed in the economic literature. Among the publications there are a few ones about the implementation of Value Based Management in family business [12 - 14]. For instance, A. Lewandowska and M. Sajdak studied the consequences of VBM for developing an organisational agility potential of a family business [12]. The determinants of VBM use and its performance measures in family firms are explored in the study by C. Brück, J. Ludwig and A. Schwering [13], and the fact that VBM can help family firms to improve decision-making quality by enabling consistent and goal-congruent decision support and performance measurement is proved. In the study by F. Krol [14] the analysis of internal and external impulses and possibilities of Value Based Management implementation in Small and Medium Enterprises is done.

As for VBM in small business in Europe affected by quarantine, there are several researches, among them [3] there is the first empirical study in the management realm on the impacts of COVID-19 on family firms. It provides cross-national evidence of family firms' current reactions to the crisis.

Unexplored aspects of the issue. But until now, there has not been paid enough attention to the implementation of VBM concept in Small Family Business in the literature, clarifying stages of Continuous Value Creation Cycle for this type of business.

Taking into account all the aforementioned, we declare the necessity of further research in the field of the implementation of VBM concept in small family businesses, especially during the pandemic and quarantine restrictions, which do not only severely endanger their profitability, but also their existence.

The purpose of the study is clarifying of the stages of Continuous Value Creation Cycle and Value Chain for Small Family Business and working out some practical recommendations on surviving the crisis for family businesses in Ukraine.

Main body of the study.

Value-based management is a managerial approach in which the primary purpose is value maximisation. The objective of the firm, its systems, strategy, processes, analytical techniques, performance measurements and culture is shareholder wealth maximisation. We believe that family enterprises are uniquely positioned to generate superior long-term benefits for stakeholders - their shareholders, employees, family members and their community.

To implement VBM in Small Family Business (as well as in small business of any type), we should know a cycle of value creation. Having examined scientific papers on this issue, we found the one by R. Ibragimov [15] in which this cycle consists of three stages: Creation of value; Assessment of results; Remuneration system (fig.2).

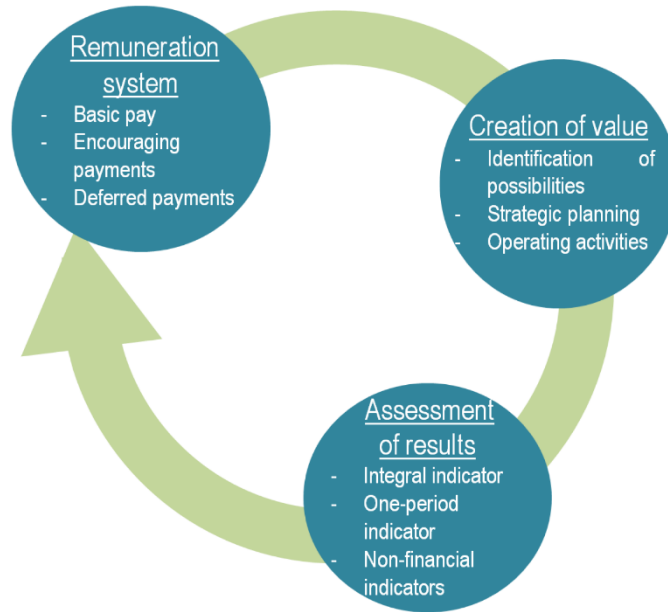


Fig. 2. The cycle of "creating" value (quotation by the author - R. Ibragimov) [15]

The thing is that having these three stages only allows to describe the process of creation and assessment of value vaguely, without details, and doesn't make it possible to clarify them in the process of VBM implementation. For instance, there is no stage of setting objectives, strategic planning,

and also stage of estimation of every department's contribution in value created (which is vital for VBM). Therefore we refined R. Ibragimov's cycle and created Continuous Value Creation Cycle on its basis (fig.3).

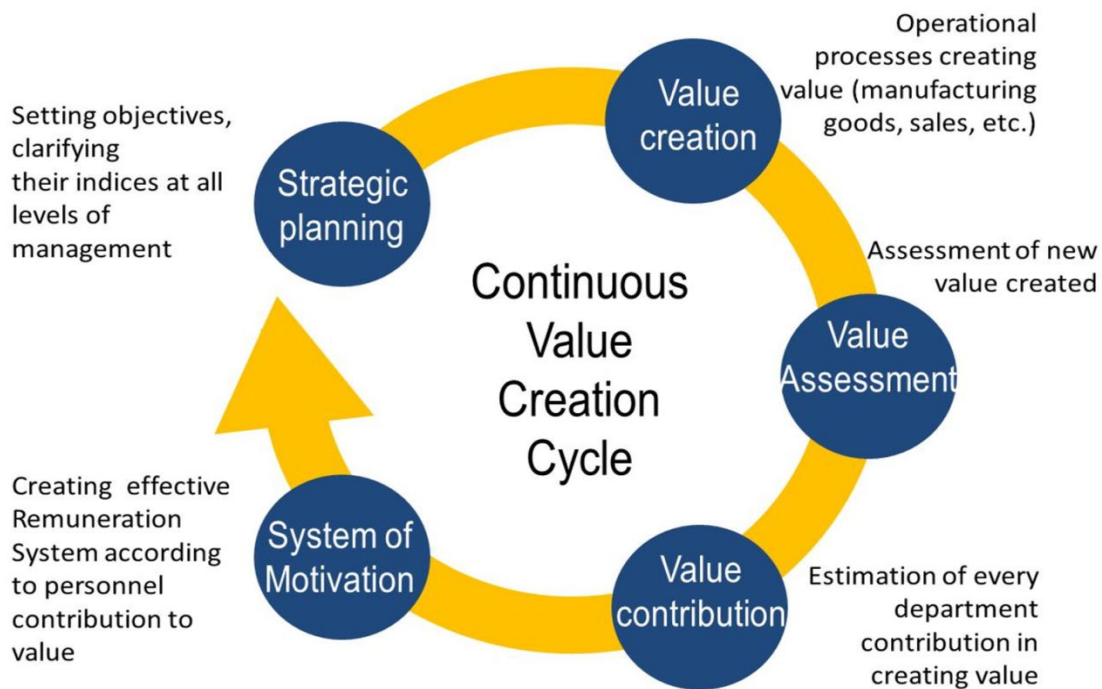


Fig.3. Continuous Value Creation Cycle (further refined on the basis of [15])

Continuous Value Creation Cycle encompasses next five stages.

1 Strategic planning:

- Setting objectives, clarifying their indices at all levels of management

2 Value creation:

- Operational processes of creating value (manufacturing goods, sales, etc.).

3 Value Assessment:

- Assessment of the value created.

4 Value contribution:

- Estimation of every department's contribution in the value created.

5 Remuneration:

- Using effective Remuneration System according to personnel contribution to the value created.

Using this Continuous Value Creation Cycle, every entrepreneur can figure out where they should start – from setting objectives in their business to organization of remuneration system on the basis of personal contribution of every employee into the value created.

The most affected by quarantine /coronavirus lockdown stages are:

- the first, because being under tough circumstances of reducing demand, far more strict rules of running business than before, small businesses (including retail) should set their objectives in a different way (for instance, survival instead of prosperity – in indices, of course);

- the second – usual operational processes may well need deep analysis and diversification, taking into account all the aforementioned. With many small businesses experiencing considerable financial difficulties, some have taken swift action to adapt their businesses to meet the needs of the market. In recent weeks there have been notable reports of businesses attempting to turn their fortunes around by making considerable changes to their product offering and/or their way of working. For some, this has been mandatory because revenue streams right the way down the supply chain have either shrunk or disappeared completely. For example, whilst the new stay-at-home rules are being acutely felt by businesses in the hospitality,

leisure and retail sectors, suppliers to these sectors, such as specialist food producers and wholesalers, are also feeling the effects of the crisis. Although it may not always be possible, all businesses should explore whether they can diversify or deploy their assets differently;

- the forth stage – Value Contribution – may be changed in case of diversification, because some new business units producing value may appear.

Conclusions and prospects for the further research.

The issue of Value Based Management implementation in Small Family Business has been investigated in the study and Continuous Value Creation Cycle has been further refined. Continuous Value Creation Cycle encompasses five stages: Strategic planning, Value creation, Value Assessment, Value contribution, Remuneration. Using this Continuous Value Creation Cycle, every entrepreneur can figure out where they should start – from setting objectives in their business to organization of remuneration system on the basis of personal contribution of every employee into the value created.

Besides, the most affected by quarantine /coronavirus lockdown stages have been clarified. They are: the first (because being under tough circumstances of reducing demand, small businesses should set their objectives in a different way); the second (usual operational processes may well need deep analysis and diversification), and the forth stage (may be changed in case of diversification, because some new business units producing value may appear).

The results obtained in the study can be used in further research in this realm, in further clarification of value drivers for a particular small family firm.

REFERENCES

1 What is the Economic Impact of Family Businesses? (2014). Tharawat magazine for family businesses and entrepreneurs/ Available at: <https://www.tharawat-magazine.com/>

economic-impact-family-businesses/#:~:text=When%20defined%20as%20businesses%20that,global%20GDP%20is%20over%2070%25 (accessed 10.10.20).

2 Family Businesses and COVID-19: Our support and recommendations (2020). Available at: <https://www.pwc.com/gx/en/services/family-business/assets/family-businesses-and-covid-19.pdf>.

3 Sascha Kraus, Thomas Clauss, Matthias Breier, Johanna Gast, Alessandro Zardini & Victor Tiberius (2020) The economics of COVID-19: Initial empirical evidence on how family firms in five European countries cope with the corona crisis. *International Journal of Entrepreneurial Behavior & Research.* – pp.1 – 36.

4 Nazarenko I.L., Sukhorukova D.O. (2019). Implementation of Value Based Management in Small Family retail Business. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 68, pp. 51-59.

5 Вінокуров Я. Як карантин та коронавірус змінили малий та середній бізнес. Available at: <https://hromadske.ua/posts/yak-karantin-ta-koronavirus-zminili-malij-ta-serednij-biznes>.

6 Dykan O.V. (2017). Rozvytok malogho biznesu v Ukraini: problemy ta shljakhy zabezpechennja [Development of Small business in Ukraine: problems and ways of providing]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 57, pp. 58-66.

7 Poljakova O.M., Khoroshajeva Je.V. (2017) Socialjna vidpovidalnistj malogho biznesu jak jogho konkurentna perevaghа [Small business social responsibility as its competitive advantage]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol.60, pp. 33-39.

8 Obruch Gh.V., Ivanjuta B.L., Zhuravljov K.V. (2018) Problemy i perspektyvy rozvytku malogho ta serednjogho pidpryjemnytva v Ukraini [Problems and prospects of development of small and medium-sized enterprises in Ukraine]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol.61, pp. 53–62.

9 Tolstova A.V., Kybaljchych S. (2017) Problemy rozvytku malogho biznesu v Ukraini [Problems of development of small business in Ukraine]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol.60, pp. 55-62.

10 Surdej A., Wach K. (2012). The dynamics of succession in family businesses in Poland - Empirical results. *Economia Marche Journal of Applied Economics*, Vol. XXXI, No. 2. Available at: https://www.academia.edu/32458458/The_dynamics_of_succession_in_family_businesses_in_Poland_Empirical_results (accessed 10.10.20).

11 Nazarenko I.L. (2020). Strategies of small family businesses survival during and after quarantine. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol.69, pp. 92–100.

12 Lewandowska A., Sajdak M. (2013). Consequences of value-based management for developing the organisational agility potential of a family business. Available at: <https://depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/4871/Consequences%20of%20value-based%20management%20for%20developing%20the%20organisational%20agility%20potential%20of%20a%20family%20business%20FIN.pdf?sequence=1> (accessed 10.10.20).

13 Brück C., Ludwig J., and Schwering A. (2018) The use of value-based management in family firms. *Journal of Management Control* February 2018, Volume 28, Issue 4, pp. 383–416. Available at: <https://doi.org/10.1007/s00187-018-0258-0> (accessed 10.10.20).

14 Krol F. (2007). Value Based Management in Small and Medium Enterprises Analysis of internal and external impulses and possibilities of implementation // *Arbeitspapier Nr.9-1*. Available at: <https://www.econstor.eu/obitstream/10419/58325/1/716913232.pdf> (accessed 10.10.20).

15 R. Ibragimov (2004). Upravlenie po stoimosti kak sistema menedzhmenta. [Value-Based Management as a management system] // https://www.cfin.ru/management/finance/valman/vbm_as_system.shtml (accessed 10.10.20).

УДК 339.727.3

ІННОВАЦІЙНІ ІНСТРУМЕНТИ ФІНАНСУВАННЯ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ У ГЛОБАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ СИСТЕМІ

*Казакова Н.А., к.г.н., професор,
Степаненко В.Д., магістрант (ХНУ імені В. Н. Каразіна)*

Стаття присвячена дослідженню інноваційних інструментів фінансування малого та середнього бізнесу у глобальній економічній системі, а також сучасних тенденцій розвитку альтернативних джерел кредитування міжнародного бізнесу. У ході дослідження розглянуто проблеми залучення банківських кредитів малими та середніми підприємствами, визначено особливості використання альтернативних джерел кредитування для фінансового забезпечення діяльності малих та середніх підприємств у країнах світу, охарактеризовано групи альтернативних методів зовнішнього фінансування малого та середнього.

Ключові слова: суб'єкти малого та середнього підприємництва, інноваційні інструменти фінансування, фінансове забезпечення, альтернативні джерела фінансування, краудфандинг, P2P-кредитування.

ИННОВАЦИОННЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА В ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ

*Казакова Н.А., к.г.н., професор,
Степаненко В.Д., магистрант (ХНУ имени В. Н. Каразина)*

Статья посвящена исследованию инновационных инструментов финансирования малого и среднего бизнеса в глобальной экономической системе, а также современным тенденциям развития альтернативных источников кредитования международного бизнеса. В ходе исследования рассмотрены проблемы привлечения банковских кредитов малыми и средними предприятиями, определены особенности использования альтернативных источников кредитования для финансового обеспечения деятельности малых и средних предприятий в странах мира, охарактеризованы группы альтернативных методов внешнего финансирования.

Ключевые слова: субъекты малого и среднего предпринимательства, инновационные инструменты финансирования, финансовое обеспечение, альтернативные источники финансирования, краудфандинг, P2P-кредитования.

INNOVATIVE INSTRUMENTS FOR SMALL AND MEDIUM BUSINESS FINANCING IN THE GLOBAL ECONOMIC SYSTEM

*Kazakova N.A., Candidate of Geographical Sciences, professor,
Stepanenko V.D., masters candidate
(V. N. Karazin Kharkiv National University)*

The article is devoted to the study of innovative tools for financing small and medium-sized businesses in the global economic system, as well as current trends in the development of alternative sources of credit for international business. The study examines the problems of attracting bank loans to small and medium enterprises, identifies features of using alternative sources of credit to finance the activities of small and medium enterprises in the world, describes groups of alternative methods of external financing of small.

Based on the analysis, the features of the transition from traditional to innovative forms of small and medium business financing are identified, the conditions for regulating crowdfunding in the world are identified, the features of the development of alternative credit financing in Ukraine are highlighted. The advantages and disadvantages of crowdfunding as an innovative tool for financing the investment activities of the enterprise are summarized, as well as the prospects for its development in Ukraine are identified.

The study substantiates that the current market situation and related uncertainties force the development and adaptation of new innovative instruments for financing small and medium-sized businesses, including the capital market; use hybrid tools, including venture financing and business angel support. According to the results of the research, possible methods of promoting crowdfunding among the countries of the world and scientific and practical recommendations for the introduction of innovative tools for financing the activities of small and medium enterprises in the international business system are proposed.

Keywords: *small and medium business entities, innovative financing instruments, financial support, alternative sources of financing, crowdfunding, P2P lending.*

Постановка проблеми. Малий та середній бізнес (МСБ) відіграє важливу роль в економіці більшості країн, особливо в країнах, що розвиваються. Попри те, що малий і середній бізнес є важливим елементом економіки кожної країни світу, у той же час, він є найбільш чутливим до будь-яких змін, як економічних, так і політичних. На відміну від великих підприємств, які мають широкий вибір доступних традиційних джерел формування основного і оборотного капіталу, малі та середні підприємства (МСП) у цьому випадку обмежені. Державні програми підтримки МСП не є досить дієвими та ефективними. Таким чином, у зв'язку з проблемою доступу до фінансових ресурсів виникає

необхідність пошуку альтернативних джерел фінансування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі питанню розвитку малого та середнього підприємства та їх фінансового забезпечення присвячено значну кількість робіт вітчизняних і зарубіжних авторів. Специфіку діяльності та чинники розвитку МСБ, а також джерела фінансування таких підприємств, вивчали вітчизняні науковці, серед яких можна виділити роботи Єршова Д. Н., Зезової А. М., Отліванської Г. А., Писаревої Л. В., Сабітової Н. М., Темелькова З. Д., Хайрулової А. І. Серед іноземних дослідників доцільно відзначити таких вчених як Босчманс К. (Boschmans K.), Бошков Т. (Boshkov T.), Браун Р. (Brown

R.), Колер Р. (Kohler R.), Робано В. (Robano V.), Спренг Д. (Spreng D.), Томсон Й. (Thompson J.), Флетчер П. (Fletcher P.). Проте, питання використання альтернативних фінансів і фінансування МСБ за рахунок альтернативних джерел у вітчизняній науці залишається малодослідженим.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У сучасній світовій економіці МСБ перебуває у центрі пошуку інклюзивного зростання. Забезпечення малим фірмам доступу до фінансування у відповідних формах і обсягах є необхідною умовою їх розвитку і зростання. Також, це стає критично важливим для їх виживання в часи кризи, з якою світ стикається в даний час у контексті пандемії COVID-19, яка має безпосередній і глибокий вплив на МСП. У короткостроковій перспективі втрата доходів і дефіцит ліквідності можуть призвести до того, що величезна кількість малих і середніх підприємств вийде з бізнесу. Отже, в умовах значного дефіциту фінансових ресурсів, з яким регулярно стикається більшість МСП різних країн світу, дослідження інноваційних інструментів фінансування та можливостей їх використання може стати важливою передумовою підвищення рівня фінансової забезпеченості малих і середніх підприємств.

Метою статті є обґрунтування науково-практичних рекомендацій щодо можливостей і перспектив впровадження інноваційних інструментів фінансування діяльності малих і середніх підприємств у міжнародній бізнес-системі.

Виклад основного матеріалу. Малі та середні підприємства вважаються основою будь-якої економіки. Їх вирішальна роль у розвитку економіки очевидна з розміру сектора МСП і кількості людей, зайнятих в цьому секторі. Ця важливість також визнається політиками, які намагаються створити сприятливе середовище для МСП з метою досягнення економічного розвитку і

зростання. Незважаючи на те, що важливість МСП широко визнана, вони все ще стикаються з певними бар'єрами, які безпосередньо перешкоджають їх розвитку. Цими перешкодами можуть бути: доступ до фінансів, податкова ставка, конкуренція, політичні чинники.

Одним з найбільш важливих перешкод є обмежений доступ до фінансів. Нездатність отримати необхідний капітал свідчатиме про те, що сектор МСП не зможе фінансувати свою інвестиційну та повсякденну діяльність [1].

Банківське кредитування є найбільш поширеним джерелом зовнішнього фінансування для багатьох МСП і підприємців, які в значній мірі залежать від традиційного боргу для задоволення своїх інвестиційних потреб [1].

У зв'язку з жорсткістю умов банківського кредитування і кредитування МСП після глобальної фінансової кризи все більше уваги приділяється потенціалу ринків капіталу для пропозиції альтернативних джерел і інноваційних інструментів фінансування [2]. Це особливо актуально для інноваційних стартапів з високим потенціалом зростання, які найбільше постраждали від скорочення банківського кредитування через більш високий профіль ризику, і які зазвичай покладаються на зовнішній капітал на додаток до боргу для фінансування своїх амбіцій зростання [3].

Таким чином, інноваційні моделі фінансування стали привабливою заміною для організацій, які шукають кошти для фінансування інвестиційної діяльності, особливо ті МСП, які не змогли отримати необхідне фінансування від банків і фінансових ринків [1].

До першої групи належать факторинг, лізинг, складські розписки, ордер на покупку. Фінансування на основі активів включає в себе всі форми фінансування, які засновані на вартості конкретних активів, а не на русі грошових коштів / кредитоспроможності або

борговому потенціалі фірм, і є надійною альтернативою для багатьох МСП. У цій категорії лізинг і покупка в розстрочку, з одного боку, і факторинг і дисконтування

рахунків-фактур, з іншого, є найбільш відомими і широко використовуваними інструментами в більшості країн [5, с. 38].

Таблиця 1

Альтернативні методи зовнішнього фінансування для малого та середнього бізнесу та підприємців [4]

Низький ризик	Низький ризик	Середній ризик	Високий ризик
Фінансування на основі активів	Альтернативна заборгованість	"Гібридні" інструменти	Інструменти власного капіталу
<ul style="list-style-type: none"> • Факторинг • Лізинг • Складські розписки • Ордер на покупку 	<ul style="list-style-type: none"> • Корпоративні облигації • Сек'юритизований борг • Покриті облигації • Приватні місця розташування • Краудфандинг (заборгованість) 	<ul style="list-style-type: none"> • Субординовані позики / облигації • Права на отримання прибутку • Конвертовані облигації • Облигації з варрантами 	<ul style="list-style-type: none"> • Приватний капітал • Венчурний капітал • Бізнес Ангели • Краудфандинг (власний капітал)

До другої групи інноваційних інструментів фінансування суб'єктів підприємництва відносяться альтернативні форми боргових інструментів (сек'юритизована заборгованість, корпоративні та іпотечні облигації, краудфандинг) [6, с. 42].

До третьої групи інструментів фінансування суб'єктів малого і середнього підприємництва належить гібридне фінансування, в тому числі субординований кредит, конвертовані облигації, облигації з варрантами [6].

До четвертої групи інструментів відносяться інструменти часткового фінансування, а саме приватні інвестиції, венчурний капітал, допомога бізнес-ангелів, похідні інструменти на акції. Ця група інструментів має високий ризик і високу прибутковість.

Індустрія альтернативних інвестицій перебудовується і разом з цим з'являються нові джерела капіталу, наприклад електронне онлайн фінансування. [8, с. 2].

Існує чотири основних типи онлайн інвестиційних платформ (також відомих як краудфандинг): благодійний

краудфандинг (на основі пожертвувань; наприклад, Kickstarter), краудфандинг з нефінансовою винагородою (на основі винагороди; наприклад Indiegogo та Thundafund), краудінвестинг або акціонерний краудфандинг (на основі акціонерного капіталу; наприклад Crowdfunder), інвестиційний краудфандинг (на основі позик; наприклад Kiva та BlueBees) [9]. Дані таблиці 2 демонструють загальний обсяг краудфандингу за 2019 рік. На краудінвестинг припадає трохи менше 5 млрд дол. США альтернативних обсягів фінансування у всьому світі. Лідером у сфері акціонерного краудфандингу серед країн світу є США. Велика Британія є другим за величиною ринком для цієї моделі, на частку якої припадає понад 56% всієї акціонерної діяльності. Європа займає третє місце з 278 млн. дол. США. Також краудфандинг на основі акціонерного капіталу є провідною моделлю, що сприяє збільшенню обсягу продажів на Близькому Сході. На його частку припадає 34,3 млн. дол США (96% всього ринку).

Таблиця 2

*Інноваційні джерела фінансування міжнародного бізнесу,
загальний обсяг за регіонами, 2019 рік (млн. дол. США) [10, с. 43]*

	Благодійний краудфандинг	Краудфандинг з нефінансовою винагородою	Краудінвестинг	Інвестиційний краудфандинг / P2P (кредитування бізнесу)
Африка	12.2	1.3	3.0	18.4
Азіатсько-Тихоокеанський регіон	75.8	201.5	162.1	1772.6
Канада	136.1	22.8	19.9	50.8
Китай	0.1	5.7	5.7	42741.4
Європа	62.4	175.4	278.1	996.8
Латинська Америка та Кариби	26.6	12.4	19.3	126.6
Середній Схід	2.4	8.4	34.3	47.2
Велика Британія	12.5	64.1	484.7	2541.9
США	311.4	385.1	507.9	2033.0

Щодо інвестиційного краудфандингу, то Китай є найбільшим джерелом цієї моделі. Далі можна відзначити Велику Британію (2,5 млрд. дол. США), США (2 млрд. дол. США), Азіатсько-Тихоокеанський регіон (1,7 млрд. дол. США).

Краудфандинг з нефінансовою винагородою становить у всьому світі 876.8 млн дол. США. На США припадає найбільша частка - 385 млн дол. США, на другому місці - Азіатсько-Тихоокеанський регіон (за винятком Китаю) - 201,5 млн дол. США, на третьому Європа - 175,4 млн дол. США. Благодійний краудфандинг грає особливо важливу роль в Африці (90% неінвестиційної активності в регіоні), Канаді (86%) і країнах Латинської Америки (68%). На США (311,4 млн дол. США) і Канаду (136 млн дол. США) припадає лише близько 70% усіх обсягів краудфандингу на основі пожертвувань [10, с.41-43].

Краудінвестинг надає малому та середньому бізнесу новий канал для залучення акціонерного капіталу. Якщо ринкове кредитування є альтернативою традиційному банківському кредитуванню, то краудінвестинг пропонує альтернативу тим, хто розглядає ангельське або венчурне фінансування. Ключова відмінність між цією моделлю і двома іншими полягає в тому, що фізичним особам з низьким рівнем доходу дозволено надавати капітал приватним підприємствам, що різко збільшує кількість потенційних інвесторів, до яких підприємець може звернутися за капіталом.

Інвестиційний краудфандинг бере початок як форма кредитних операцій, в яких окремі споживачі беруть позики і позичають гроші один одному за допомогою незабезпечених особистих позик без участі фінансової установи. Таке кредитування включає прямий контакт між сторонами та обмін

інформацією, яка через інтернет-платформу доступна іншим поточним і потенційним позичальникам і допомагає розширити базу кредиторів. Фактично, спільноти P2P-кредиторів працюють за принципом повного фінансування, тобто запит на отримання кредиту фінансується тільки в тому випадку, якщо він отримує достатньо заявок, щоб покрити всю суму, запитувану позичальником протягом встановленого періоду, який може варіюватися від декількох тижнів до декількох місяців [4, с. 54].

Краудфандинг з нефінансовою винагородою спрямований на отримання інвестиційної віддачі для інвесторів в формі винагород або знижок, пов'язаних з продуктами або послугами, що фінансуються їх капіталом [8, с. 13].

Благодійний краудфандинг прагне забезпечити фінансуванням приватних осіб і проєктів на благодійній основі, при цьому донори не очікують повернення інвестицій за свій внесок. На відміну від традиційних благодійних пожертвувань, які зазвичай направляються на соціальні або релігійні цілі, пожертвування краудфандингу йдуть на підтримку підприємств, які інакше не могли б залучити капітал з традиційних джерел [8, с. 14].

Крім перерахованих видів, як окремий його вид виділяють також краудфандинг, заснований на використанні моделі роялті, яка передбачає майбутній розподіл прибутку від реалізації проєкту між інвесторами та його засновником; гібридні моделі краудфандингу, що передбачають комбінування різних видів краудфандингу в одній моделі фінансування [12, с. 277]. Альтернативне фінансування, як інвестиційний краудфандинг і краудінвестинг, становить проблему для операційних моделей традиційного банківського і акціонерного фінансування.

Інвестиційний краудфандинг, також відомий як однорангове кредитування, складається із забезпечених і

незабезпечених боргових операцій між установами, суб'єктами роздрібною торгівлі і підприємствами, які здійснюються через інтернет-платформи. На відміну від банків, ці платформи не мають філій і вимог до капіталу, тому можуть пропонувати конкурентоспроможні ставки як для позичальників, так і для кредиторів.

З іншого боку, краудінвестинг передбачає продаж зареєстрованих цінних паперів, компаніями на ранній стадії через інтернет-платформи. На відміну від традиційних форм фінансування, краудінвестинг швидко забезпечує капіталом орієнтовані на зростання стартапи [13, с.8].

Отже, в останні роки для МСП стали доступними інноваційні інструменти фінансування, хоча деякі з них ще знаходяться на ранній стадії розвитку. Основною перевагою краудфандингу є фінансування інноваційних проєктів. Краудфандингові платформи стягують більш низькі процентні ставки, ніж традиційне фінансування. Також, краудфандинг розподіляє ризики як для інвесторів, так і для позичальників. Кредитори, інвестори можуть надавати менші суми декільком підприємствам, в той час як позичальники можуть покривати свої фінансові потреби від декількох спонсорів.

P2P-кредитування може бути вигідно для існуючих підприємств і невеликих проєктів, в той час як краудінвестинг може допомогти новим підприємцям або проєктам, які потребують великих сум.

Краудінвестинг може бути додатковим джерелом фінансування для проєктів, які не можуть знайти інші джерела фінансування. Краудфандинг на основі акцій приваблює інвесторів аналогічно бізнес-ангелам, але замість того, щоб мати одного великого інвестора, краудфандинг на основі акцій залучає декількох спонсорів, які вкладають невеликі суми кожен [14, с. 13].

Слід зазначити, що краудфандинг представляє ризики як для інвесторів, так і для позичальників. Прямі ризики для інвесторів включають неефективність проекту, закриття платформи, відсутність можливості виходу і шахрайство. Непрямі ризики пов'язані з кібератаками, крадіжками особистих даних і платежів, «відмиванням грошей» і відсутністю прозорості [14, с. 15].

В останні роки краудфандинг став об'єктом пильної уваги з боку регулюючих органів в деяких країнах ОЕСР. Регулювання спрямовано на полегшення розвитку цього каналу фінансування, одночасно вирішуючи проблеми прозорості та захисту інвесторів [14, с. 60].

У багатьох країнах краудфандинг не регулюється через невеликий розміру ринку. В Ізраїлі та Японії краудфандинг заборонений, у Великій Британії немає податкового вирахування для краудфандингу, заснованого на нефінансовій винагороді, з транзакцій стягується 20% ПДВ. У Бразилії регулювання залежить від розміру платформи. Платформи, засновані на нефінансовій винагороді, не вимагають спеціального дозволу [14, с. 31]. Країни, які хочуть прийняти краудфандинг, мають не тільки створювати стимулюючу політику, а й враховувати політику і правила, які в даний час роблять обтяжливим введення, здійснення і припинення ділових операцій.

Отже, для ефективного просування інноваційних інструментів фінансування МСБ вважаємо необхідним реалізацію комплексу наступних заходів:

1. Уряд має переглянути і оновити регулювання малого бізнесу від реєстрації до банкрутства. Правила мають збалансувати необхідність захисту інвесторів з накопиченням капіталу. Має бути створена специфічна для кожної країни структура краудфандингу, щоб стимулювати інвестиції в стартапи і малий бізнес.

2. Стратегічно зв'язати краудфандинг з культурними повідомленнями. Країни мають створювати культурно прийнятні повідомлення, поширювані як в соціальних мережах, так і в традиційних ЗМІ, які будуть повідомляти, що краудфандинг є новим інноваційним засобом передачі грошей до місцевих компаній, які найматимуть співробітників і стимулюватимуть розвиток національної економіки, а також країни в цілому.

3. Створити краудфандинговий ринковий альянс. Визначити засоби залучення традиційних спонсорів, таких як місцеві банки, компанії-емітенти кредитних карт, приватні акції, бізнес-ангели й інвестиційні банки.

4. Залучати провідних експертів в області соціальних мереж для спілкування з місцевою аудиторією. Активне використання соціальних мереж має вирішальне значення для успіху краудфандингу. Крім того, з огляду на тісний взаємозв'язок між прямими іноземними інвестиціями, грошовими переказами з-за кордону і розвитком краудфандингу, уряду або організації-спонсору слід планувати інформаційно-пропагандистську кампанію.

5. Проводити медіа та освітні заходи для підвищення обізнаності та розуміння. Краудфандинг має мати широку підтримку спільноти. Проводити заходи спільно з університетами, щоб привернути увагу до інноваційної форми інвестування серед молоді та підприємницьких співтовариств. Такі заходи можуть проводитися в академічних установах.

6. Застосовувати досвід розвинених країн. З урахуванням того, що краудфандинг застосовується в глобальному масштабі, вже існує сукупність знань, які можуть інформувати учасників ринку в країнах, що розвиваються, про те, як почати й ефективно розвивати екосистему краудфандингу в своїх країнах або

регіонах. Австралія, Велика Британія, Італія, Нідерланди та США схвалили деякі варіанти інвестування в краудфандинг, у той час як країни, що розвиваються, стикаються з багатьма проблемами.

Аналізуючи розвиток краудфандингу в Україні, слід зауважити, що цей бізнес в класичному його вигляді (збір коштів на підтримку бізнес-проектів) фактично не розвинений. Існує декілька краудфандингових платформ, але їх діяльність спрямована на підтримку культурних і соціальних проектів, отже весь потенціал цього механізму не задіяний.

Такі сервіси, як P2P, стрімко набирають популярність як в світі, так і в Україні. Всього за декілька років сфера прямого кредитування в Україні показала обсяг у 5 млрд. грн.

В Україні P2P кредитування - це досить молодий сегмент ринку, тому компаній, які надають подібні послуги, не багато. Спеціалізуються на споживчих кредитах, інші - на позиках виключно для підприємців. Представлені на українському ринку P2P майданчики обіцяють інвесторам дохідність від 20% до 35% річних, залежно від ступеня ризику.

Проведений аналіз краудфандингу в Україні дає можливість виокремити наступні особливості: відсутність державного регулювання, законодавчої бази, діяльність краудфандингових платформ залишається не легалізованою; фінансування переважно культурних, освітніх проектів; обмежений попит на фінансування проектів через недостатній рівень доходів населення; обсяг залучених коштів за допомогою краудфандингових платформ в Україні є незначним. Отже, всі ці особливості пояснюють незадовільний розвиток краудфандингу в Україні у порівнянні зі світовою практикою.

Таким чином, проведений аналіз дозволяє запропонувати наступні рекомендації щодо впровадження

інноваційних інструментів фінансування МСБ. Одним із важливих кроків є формування законодавства і правового поля, що допоможе МСП залучати ресурси. Також необхідним є формування вітчизняної інформаційної політики; забезпечення населення інформацією про колективне фінансування з метою формування позитивного іміджу краудфандингу; відтворення науково-технічного потенціалу; розвиток мережевої інфраструктури; мінімізація ризиків для інвесторів шляхом диверсифікації обсягу інвестицій; на перших етапах розвитку підтримка індустрії краудфандингу шляхом співфінансування проектів громадськими структурами; створення консалтингових агентств з метою підтримки підприємницьких проектів, які інформуватимуть про колективне фінансування через інтернет-платформи; формування краудфандингових платформ з метою розширення краудфандингової інфраструктури із застосуванням досвіду розвинених країн.

Висновок. Доступ до фінансів є нагальною проблемою для МСП у всьому світі. Економічна та фінансова криза значно скоротила банківське кредитування малих і середніх підприємств. Цей розрив у фінансуванні в поєднанні зі зростанням соціальних мереж та інтерактивних онлайн-платформ сприяв зростанню популярності інноваційних інструментів кредитування, зокрема краудфандингу в якості можливого альтернативного джерела фінансування, який дозволяє малим і середнім підприємствам підтримувати свою діяльність на ранніх стадіях життєвого циклу, а також краудсорсингу – інноваційної технології фінансування проектів на рівні підприємства.

В Україні активно використовуються не всі можливі інструменти альтернативного фінансування. Український ринок краудфандингу менш розвинений, ніж

закордонні аналоги, але поступово країна стає на шлях активного використання нового інноваційного інструменту колективного фінансування. В Україні вже існують краудфандингові платформи різного профілю, в тому числі спрямовані на фінансування малого бізнесу.

Таким чином, на основі проведеного аналізу можна зробити висновок, що розширення практики альтернативного фінансування сприятиме створенню малим і середнім підприємствам додаткових можливостей для економічного зростання. Існує безліч внутрішніх факторів, які сьогодні перешкоджають його бурхливому розвитку в нашій країні, а саме відсутність законодавчої бази, недостатня обізнаність населення. З огляду на можливості, які відкриває застосування краудфандингу, в найближчому майбутньому цей інноваційний інструмент може стати основним джерелом фінансування малого та середнього підприємництва.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Temelkov Z. Alternative financing sources supporting SMEs growth / Z. Temelkov, T. Boshkov, A. Zezova. // SocioBrains. – 2018. – №54. – С. 230–236.
2. Thompson J. Alternative Financing Instruments for SMEs and Entrepreneurs / J. Thompson, K. Boschmans, L. Pissareva. // OECD. – 2018. – №10. – С. 75.
3. Financing SMEs and Entrepreneurs 2019 [Електронний ресурс] // OECD. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: https://doi.org/10.1787/fin_sme_ent-2019-en
4. New Approaches to SME and Entrepreneurship Financing [Електронний ресурс] // OECD. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <https://doi.org/10.1787/9789264240957-en>
5. Financing SMEs and Entrepreneurs 2020 [Електронний ресурс] // OECD. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://doi.org/10.1787/061fe03d-en>
6. Сабітова Н. М. Розвиток альтернативних інструментів фінансування малого і середнього бізнесу / Н. М. Сабітова, А. І. Хайрулова. // Фінанси та кредит. – 2017. – №44. – С. 2631 – 2645.
7. Ершов Д. В. Альтернативні джерела фінансування та інструменти для малих підприємств: зарубіжний досвід / Д. В. Ершов. // Креативна економіка. – 2018. – №5. – С. 1391–1408.
8. Alternative Investments 2020. The Future of Capital for Entrepreneurs and SMEs [Електронний ресурс] // The World Economic Forum. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: http://www3.weforum.org/docs/WEF_AI_FUTURE.pdf
9. Big Money for Small Business – Financing the Sustainable Development Goals. // International Trade Centre. – 2019. – С. 232.
10. The Global Alternative Finance Market Benchmarking Report [Електронний ресурс] // Cambridge Centre of Alternative finance. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.jbs.cam.ac.uk/wp-content/uploads/2020/08/2020-04-22-ccaf-global-alternative-finance-market-benchmarking-report.pdf>
11. Crowdfunding Statistics Worldwide: Market Development, Country Volumes, and Industry Trends [Електронний ресурс] // P2P Marketdata. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://p2pmarketdata.com/crowdfunding-statistics-worldwide/>
12. Отліванська Г. А. Перспективи та можливості застосування краудфандинга в інвестиційній діяльності підприємств України / Галина Артурівна Отліванська. // Проблеми економіки. – 2017. – №2. – С. 276–281.
13. Brown R. The Future of Funding for Small and Medium-Sized / Ross Brown. // Centre for Responsible Banking & Finance. – 2016. – №3. – С. 22.
14. Robano V. Case study on crowdfunding / Virginia Robano. // OECD. – 2018. – №4. – С. 47.

15. Alternative Data Transforming SME Finance [Електронний ресурс] // GPFi. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.gpfi.org/sites/gpfi/files/documents/GPFI%20Report%20Alternative%20Data%20Transforming%20SME%20Finance.pdf>

16. Біржа позик [Електронний ресурс] // Мінфін. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: <https://minfin.com.ua/credits/articles/birzha-zaymov/>

REFERENCES

1. Temelkov Z. Alternative financing sources supporting SMEs growth / Z. Temelkov, T. Boshkov, A. Zezova. // SocioBrains. – 2018. – №54. – С. 230–236.

2. Thompson J. Alternative Financing Instruments for SMEs and Entrepreneurs / J. Thompson, K. Boschmans, L. Pissareva. // OECD. – 2018. – №10. – С. 75.

3. Financing SMEs and Entrepreneurs 2019 [Electronic resource] // OECD. – 2019. – URL: https://doi.org/10.1787/fin_sme_ent-2019-en

4. New Approaches to SME and Entrepreneurship Financing [Electronic resource] // OECD. – 2015. – URL: <https://doi.org/10.1787/9789264240957-en>

5. Financing SMEs and Entrepreneurs 2020 [Electronic resource] // OECD. – 2020. – URL: <https://doi.org/10.1787/061fe03d-en>

6. Sabitova N. M., Khajrulova A. I. (2017) Rozvytok aljternatyvnykh instrumentiv finansuvannja malogho i serednjogho biznesu [Development of alternative financing instruments for small and medium-sized businesses]. Finance and Credit, no. 44, pp. 2631 – 2645.

7. Ershov D. V. (2018) Aljternatyvni dzherela finansuvannja ta instrumenty dlja malykh pidpryjemstv: zarubizhnyj dosvid [Alternative sources of financing and tools for small businesses: foreign experience]. Creative economy, no 5, pp. 1391–1408.

8. Alternative Investments 2020. The Future of Capital for Entrepreneurs and SMEs [Electronic resource] // The World Economic Forum. – 2016. – URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_AI_FUTURE.pdf

9. Big Money for Small Business – Financing the Sustainable Development Goals. // International Trade Centre. – 2019. – С. 232.

10. The Global Alternative Finance Market Benchmarking Report [Electronic resource] // Cambridge Centre of Alternative finance. – 2020. – URL: <https://www.jbs.cam.ac.uk/wp-content/uploads/2020/08/2020-04-22-ccaf-global-alternative-finance-market-benchmarking-report.pdf>

11. Crowdfunding Statistics Worldwide: Market Development, Country Volumes, and Industry Trends [Electronic resource] // P2P Marketdata. – 2020. – URL: <https://p2pmarketdata.com/crowdfunding-statistics-worldwide/>

12. Otlivansjka Gh. A. (2017) Perspektyvy ta mozhlyvosti zastosuvannja kraudfandyngha v investycijnij dijalnosti pidpryjemstv Ukrainy [Prospects and opportunities for the use of crowdfunding in the investment activities of Ukrainian enterprises]. Problems of the economy, no. 2. pp. 276–281.

13. Brown R. The Future of Funding for Small and Medium-Sized / Ross Brown. // Centre for Responsible Banking & Finance. – 2016. – №3. – С. 22.

14. Robano V. Case study on crowdfunding / Virginia Robano. // OECD. – 2018. – №4. – С. 47.

15. Alternative Data Transforming SME Finance [Electronic resource] // GPFi. – 2017. – URL: <https://www.gpfi.org/sites/gpfi/files/documents/GPFI%20Report%20Alternative%20Data%20Transforming%20SME%20Finance.pdf>

УДК 338: 656.078

СВІТОВІ ТРЕНДИ СУЧАСНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО СЕРВІСУ

*Компанієць В.В., д.е.н., професор (ХГУ НУА),
Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),
Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

В статті зазначено, що світовий ринок логістичних послуг в умовах зростаючого впливу глобальної нестабільності характеризується високою залежністю від динаміки розвитку суміжних, взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих галузей економіки у різних країнах світу. Проаналізовано зміни в транспортній логістиці, які відповідають реаліям сьогодення в різних країнах світу. Визначено основні передумови розвитку логістичного ринку. Виділено основні тренди транспортно-логістичного сервісу в сучасних умовах.

Ключові слова: транспорт, логістика, інфраструктура, транспортно-логістичний сервіс, транспортно-логістичні центри.

МИРОВЫЕ ТРЕНДЫ СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА

*Компаниец В.В., д.э.н., профессор (ХГУ НУА),
Полякова Е.Н., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ),
Шраменко Е.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье указано, что мировой рынок логистических услуг в условиях растущего влияния глобальной нестабильности характеризуется высокой зависимостью от динамики развития смежных, взаимосвязанных и взаимодополняющих отраслей экономики в разных странах мира. Проанализированы изменения в транспортной логистике, которые соответствуют реалиям в разных странах мира. Определены основные предпосылки развития логистического рынка. Выделены основные тренды транспортно-логистического сервиса в современных условиях.

Ключевые слова: транспорт, логистика, инфраструктура, транспортно-логистический сервис, транспортно-логистические центры.

GLOBAL TRENDS OF MODERN TRANSPORTATION AND LOGISTICS SERVICE

*Kompaniets V.V., Doctor of Economics, professor (Kharkiv Humanitarian University "People's Ukrainian Academy")
Polyakova E N., Ph.D., associate professor (UkrSURT)
Shramenko, E.V., Ph.D., associate professor (UkrSURT)*

The article notes that the world market of logistics services in the context of the growing influence of global instability is characterized by a high dependence on the dynamics of development of related, interrelated and complementary sectors of the economy in different

countries of the world. The changes in transport logistics, which correspond to the realities of today in the world, have been analyzed in the article. The main prerequisites for the development of the logistics market have been determined.

The main market trends of transport and logistics services in modern conditions have been highlighted. The authors include to them next trends: digitalization of operational and contractual processes; changes in international trade and growth in containerized freight traffic; use of intelligent transport systems and dynamic development of software solutions; changes in the production system at enterprises; The 7R rule; compliance with the principles of sustainable logistics; creation of integration networks of logistics centers, unification of transport and logistics companies into alliances.

The emphasis is made on the fact that the last of the listed trends is system-forming in terms of the development of logistics services. To coordinate the activities of all types of transport, industry and the effective development of regions of Ukraine, it is necessary to create a logistics system based on regional distribution logistics centers, which will become points of growth for our country.

It was noted that the effective implementation of projects in the field of logistics and transport should provide for the use of public-private partnership mechanisms. The possibilities of public-private partnership in the development of transport and logistics infrastructure in Ukraine will contribute to economic growth, attracting investment, creating a modern infrastructure, and strengthening the competitive advantages of our state in the global logistics market.

Key words: *transport, logistics, infrastructure, transport and logistics service, transport and logistics centers.*

Постановка проблеми. Головними функціями транспортної системи країни на всіх історичних та економічних етапах її розвитку є забезпечення єдності національних і регіональних товарних ринків, взаємозв'язку регіонів і переміщення людей. Особливо сильно це відчувається наразі, в умовах світової пандемії, коли транспорт, логістика та інформаційні технології стають життєвою необхідністю будь-яких суб'єктів господарювання.

Варто зазначити, що світовий ринок логістичних послуг в умовах зростаючого впливу глобальної нестабільності виявляє високу чутливість до проявів локальної нестабільності та характеризується високою залежністю від динаміки розвитку суміжних, взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих галузей економіки у різних країнах світу. Так, за оцінкою М.А. Research, заснованою на прогнозі міжнародних організацій і банків, для світової економіки 2020 рік стане найгіршим з часу глобальної кризи 2009 року. Темпи економічного зростання

знижаться до 0,4% (у 2009 р. світовий ВВП скоротився на 0,1%), фізичний обсяг світової торгівлі - на 8-10%, що неминуче позначиться на динаміці глобального ринку транспортно-логістичних послуг [1]. В той же час транспортно-логістичний ринок стрімко розвивається та модифікується, з'являються нові послуги, нові форми взаємодії учасників логістичного процесу, створюються новітні технології.

Якщо співвіднести обсяг перевезень в кількісному вираженні в Україні зі світовими показниками, то можна зробити висновок, що частка нашої країни на світовому логістичному ринку не перевищує одного відсотка [2]. Зараз умовою виживання багатьох країн, і зокрема України, є створення замкнених внутрішніх логістичних ланцюжків поставок. І вирішення завдань, спрямованих на розвиток транспортно-логістичного бізнесу, розбудову мережі логістичної інфраструктури, забезпечення якості транспортно-логістичних послуг набувають високої актуальності. Стає

очевидною необхідність створення інтегрованих транспортно-логістичних систем як складових частин єдиного економічного простору країни.

Підтвердження актуальності проблем розвитку транспортно-логістичної інфраструктури дає і досвід розвинених країн, в яких активно створюються і удосконалюються регіональні, національні та транснаціональні транспортно-логістичні системи, що забезпечують ефективні транспортні, науково-виробничі та постачальницько-збутові комунікації між економічними агентами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Питанням транспорту, логістики та транспортно-логістичного сервісу присвячено праці багатьох зарубіжних та вітчизняних вчених: В.В. Брагінського, А.А. Вашило, В.Л. Диканя, А.В. Дмитрієва, М.М. Ковальова, В.І. Копитка, В.В. Круглова, А.Н. Кряжева, Т.А. Прокоф'євої, Н.В. Попової, В.Г. Шинкаренка та ін. [3-12].

Окремо варто виділити вчених наукової школи В.Л. Диканя, які досліджують різні аспекти функціонування транспортно-логістичних систем: М.О. Устенко, М.В. Корінь, І.В. Токмакову (питання інтеграції в світовий та європейський транспортно-логістичний простір) [13-15], А.В. Толстову, Н.С. Каличеву (роль транспортно-логістичних систем у забезпеченні розвитку економіки) [16-17], В.Л. Диканя, Г.В. Обруч (управління транспортно-логістичними системами в умовах цифровізації) та ін. [5].

Незважаючи на широке висвітлення цих питань, вивчення тенденцій та особливостей розвитку ринку логістичних послуг залишається актуальним через його високий ступінь динамізму.

Мета статті. Метою статті є виокремлення світових трендів ринку

транспортно-логістичних послуг в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу. Підвищення конкурентоспроможності економіки через створення ефективного сучасного логістичного механізму забезпечується концепцією інтегрованої логістики SCM (Supply Chain Management), яка розглядає всі процеси і всіх учасників ланцюга поставок в сукупності. Непрямими ефектами управління ланцюгами поставок є зниження вартості просування товарів від центрів виробництва до споживачів, скорочення непродуктивних посередників, підвищення доступності товарів за рахунок зниження споживчих цін.

Слід відмітити, що сучасні транспортні та логістичні системи постійно ускладнюються, світовий транспортно-логістичний сервіс характеризується централізацією логістичних функцій, диверсифікованістю діяльності транспортних фірм, одночасною диференційованістю і корпоративністю експедиторського капіталу.

Передумовами розвитку ринку логістичних послуг є постійне зростання потреб споживачів, швидке змінення їх переваг і смаків; високі запити покупців щодо якості та термінів доставки продукції; посилення інтеграційних процесів між країнами; зростаюча конкуренція між виробниками.

Одним з ключових трендів, що впливають на розвиток транспортно-логістичної галузі, є цифровізація операційних і договірних процесів. Бурхливе застосування інформаційних технологій в логістиці сприятиме спрощенню внутрішніх процесів з більш широким застосуванням цифрових рішень, розширенню взаємодії з клієнтами по цифрових каналах, розширенню можливостей для онлайн-маркетингу, зниженню бізнес-ризиків за рахунок онлайн-платежів, задоволенню потреб клієнтів за допомогою абсолютно нових послуг. Цифрові рішення вже вийшли за

рамки інформаційно-комунікаційних технологій: вони допомагають створити нові бізнес-моделі, типи операцій, послуги, які можуть стати новими джерелами доходу. Цифрові рішення впроваджуються в усіх напрямках транспортно-логістичної галузі [18].

За оцінками експертів, вже зараз сумарний обсяг світового ринку 4PL логістики становить понад 200 млрд дол. Окремі 4PL-аутсорсери переходять до 5PL-логістики, здійснюючи управління усіма компонентами, що складають єдиний ланцюг постачання вантажів, за допомогою Internet [7].

Яскравим прикладом цифровізації логістики є робота портів в Китаї. На початку травня китайський порт Сямінь продемонстрував можливості повністю автоматизованого портового комплексу на основі технологій 5G і інтернету речей. Безпілотний кран в порту зняв з теплохода контейнер і занурив його на безпілотну платформу, яка доставила його до місця перевантаження для подальшого транспортування. Впродовж наступних п'яти років Сямінь повністю автоматизує портові операції [19].

Другою, не менш значущою, тенденцією ринку транспортно-логістичних послуг є зміни в міжнародній торгівлі та зростання обсягів перевезень вантажів у контейнерах. Завдяки зростаючим обсягам торгівлі між Китаєм і ЄС, новим інвестиціям і можливостям швидкого нарощування наземного транспортного парку, можна в перспективі очікувати появи нових рішень для торгових маршрутів, в тому числі нових послуг і інфраструктури.

Іншим боком цих напрямів розвитку може стати виникнення профіциту провізних потужностей. Так, наприкінці квітня в Південній Кореї був створений найбільший на сьогоднішній день контейнеровоз, який може брати на борт 24 тис. контейнерів. Його завантаження склало 20 тис. контейнерів. У найближчі роки планується виробництво двадцяти таких судів, що

може в результаті спричинити надлишок провізних потужностей на ринку океанських перевезень [19].

Третім новітнім напрямом логістичного бізнесу є використання інтелектуальних транспортних систем та динамічний розвиток програмних рішень. Враховуючи сучасні умови пандемії, можна стверджувати, що в логістиці почалася справжня ІТ-революція. Варто відзначити використання ІТ-платформ для логістичних компаній з метою обміну тарифами і ставками [18].

На розвитку логістичного ринку відобразиться і зміна динаміки внутрішніх ринків. Передбачається, що розширення ринку онлайн-комерції і оптимізація транспортно-логістичної галузі сприятимуть розвитку економіки спільного споживання і інтеграції ланцюжка створення вартості між компаніями в транспорті та логістиці, в сфері онлайн-комерції і виробниками [19].

Наразі відбуваються зміни системи виробництва на багатьох підприємствах в світі. Система «виробництва на склад» (Make-to-Stock), при якій виробник спочатку виробляє продукцію, а потім намагається її реалізувати, замінюється на систему «виробництва на замовлення» (Make-to-Order), коли виробник починає виробництво тільки після того, як отримає конкретне замовлення [18, 7].

Глобальним трендом сучасної логістики є «правило 7R»: потрібний товар (Right product) необхідної якості (Right quality) в необхідній кількості (Right quantity) повинен бути доставлений в потрібний час (Right time) і в потрібне місце (Right place) потрібному споживачеві (Right customer) з необхідним рівнем витрат (Right cost) [7].

До того ж з кожним роком в більшості розвинених держав світу підвищуються екологічні вимоги до існуючих логістичних систем підприємств, що спрямовує учасників логістичної взаємодії на дотримання принципів екологічної логістики.

Варто зазначити, що сучасний логістичний центр є платформою, на якій здійснюють свою діяльність всі учасники процесу доставки товарів і вантажів кінцевим споживачам, і де інтегруються товарні, інформаційні та фінансові потоки. Тенденцією на ринку логістичних послуг є створення інтеграційних мереж логістичних центрів, об'єднання транспортно-логістичних компаній в альянси. Так, транспортні технології перевезень разом з мережею транспортно-складських і товаророзподільчих центрів набули широкого визнання і знаходять застосування в європейській транспортній системі як основа функціонування транснаціональних комунікацій.

Останній тренд є найбільш системоутворюючим в плані розвитку логістичного сервісу, тому має бути в першу чергу врахований при розвитку вітчизняного ринку логістичних послуг.

За даними Європейської логістичної асоціації (ELA) використання логістичних центрів в ланцюгах поставок дозволяє економити від 12-15% від вартості традиційної доставки [4]. Загалом досвід країн Західної Європи показує істотну роль логістичних центрів у формуванні бюджету: діяльність транзитних логістичних центрів приносить в середньому 25-40% доходу транспортного комплексу, у країнах Центральної та Східної Європи ця частка становить 30%. Загальний оборот європейського ринку логістичних послуг сягає понад 600 млрд. євро [2].

Економіка ряду країн світу з високим та середнім рівнями доходу ґрунтується на національних логістичних стратегіях та планах дій до них. Прикладами таких країн є Австралія, Бельгія, Греція, Італія, Канада, Нідерланди, Німеччина, Оман, Сінгапур, Угорщина, Фінляндія, Франція, Чилі, Індія, Індонезія, Китай, Малайзія, Мексика, Таїланд, Туреччина, Уругвай [2].

Рівень розвитку логістики в країнах світу вимірюється спеціальним показником: індексом LPI (Logistics

Performance Index). Індекс LPI розраховується Світовим банком та визначає рівень розвитку транспортно-логістичного комплексу країни від 1 до 5 балів на основі оцінки шести показників: національна митниця, інфраструктура, система міжнародних перевезень, система нормативно-правового регулювання логістичної діяльності, транспортування, безперебійність і своєчасність надання логістичних послуг [20].

За результатами дослідження в 2018 р найбільш розвиненою в логістичному плані країною визнана Німеччина. Підсумкове значення її індексу LPI склало 4,20 бали. Друге місце в рейтингу зайняла Швеція (4,05 бала), третє - Бельгія (4,04 бала), четверте та п'яте місця з показником 4,03 посіли Австрія і Японія [21].

Україна посіла 66 місце з 160 країн світу з індексом 2,83 (ефективність митного та прикордонного управління 2,49; якість торгівлі та транспортної інфраструктури 2,22; організація міжнародних перевезень 2,83; компетентність та якість логістичних послуг 2,84; відстеження товарів 3,11; своєчасність доставки 3,42) [21].

До порівняння: наші країни-сусіди мають такі значення LPI: Польща 3,54 (28 місце), Росія 2,76 (75 місце), Білорусь 2,57 (103 місце). Таким чином, вигідне геостратегічне розташування та достатньо задовільні показники розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, теоретично, дозволяють Україні бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії і Близького Сходу. Ефективність національного логістичного бізнесу, безумовно, суттєво зросте за умови достатньої розвиненості транспортної і логістичної інфраструктури.

Варто зазначити, що сучасні фінансові потреби не забезпечують необхідного рівня розбудови логістичної інфраструктури. Сьогодні у світі в інфраструктуру та нерухомість

інвестується 9,5 трлн дол., або приблизно 14% світового ВВП. При цьому за розрахунками експертів галузі, потреба в інвестиціях в транспортну інфраструктуру до 2035 р. передбачається на рівні 29,6 трлн дол. Майже дві третини глобальних інвестицій в інфраструктуру в період до 2035 р. потребують країни з економікою, що розвивається [9]. Основним драйвером якісного розвитку світового логістичного ринку є інвестиції в технологічні інновації (автоматизоване вантажно-розвантажувальне обладнання, GPS, програмне забезпечення) [22]. Безумовно, реалізація таких проектів передбачає застосування механізмів державно-приватного партнерства (ДПП).

За оцінками Міжнародного валютного фонду, для країн із розвинутою економікою інвестування додатково 1% ВВП в інфраструктуру в середньому приведе до збільшення ВВП на 1,5% протягом чотирьох років. У країнах, де ринок перебуває в стадії формування, у разі проведення інституційних та бюджетних реформ результат може бути навіть кращим [9].

Необхідні фінансові ресурси на розбудову транспортно-логістичної інфраструктури в Україні визначені Стратегією сталої логістики для України на період до 2030 року, яка доповнює Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року [23, 24].

Загальні орієнтовні обсяги необхідних витрат оцінюються приблизно у 6400 млн євро до 2030 року. При цьому, частка приватного сектору становить 4500 млн євро (70%), тоді як витрати державного сектора складуть приблизно 1900 млн євро (30%) [23].

Вибір державно-приватного партнерства визначається двома обставинами: по-перше, транспорт є засобом для реалізації економічної діяльності і життя суспільства, тому більшість транспортних проектів мають велике соціально-економічне значення, що не викликає велику зацікавленість у потенційних інвесторів. По-друге,

транспортна інфраструктура є капіталомісткою, у зв'язку з цим фінансування початкового етапу потребує значних обсягів. В рамках державно-приватного партнерства держава приймає на себе певну частину витрат, ризиків, а також використовує наявний адміністративний ресурс для підвищення привабливості відповідного проекту для недержавного учасника.

Залучення інвестицій та розвиток інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства передбачає кластерна модель взаємодії, а саме створення транспортно-логістичних кластерів. Транспортно-логістичний кластер являє собою багаторівневу логістичну систему, між елементами якої існують гнучкі горизонтальні зв'язки, створену на основі транспортно-логістичної інфраструктури регіону, до складу якої входять компанії-постачальники транспортно-логістичних послуг, які конкурують між собою, але переслідують спільну мету ефективного обслуговування вхідних, вихідних і транзитних вантажопотоків [10].

Кластерний підхід передбачає:

- формування умов для організаційного розвитку кластерів;
- забезпечення підтримки проектів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності учасників кластера;
- забезпечення методичної, інформаційно-консультаційної та освітньої підтримки реалізації кластерної політики на регіональному та галузевому рівні [11].

Зараз Стратегією сталої логістики для України на період до 2030 року передбачається збільшення частки мульти- / інтермодальних перевезень вантажів в Україні з нинішніх 0,5% транспортного ринку ближче до рівня 15-20% в ЄС, що вимагатиме створення мережі мультимодальних логістичних кластерів та центрів, включаючи порти, термінали та спеціалізовані перевантажувальні об'єкти [23]. Ці

питання активно досліджуються та вивчаються вітчизняними науковцями та фахівцями в галузі логістики. Так, в роботі [3] запропонована структура транспортно-логістичної системи України складається з п'яти рівнів логістичної взаємодії:

- взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо);

- транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення;

- регіональні транспортно-логістичні системи;

- транспортно-логістичні кластери;

- інтегрована транспортно-логістична система України (підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем) [3].

Проте, на жаль, галузь транспортно-логістичного забезпечення в Україні продовжує перебувати в стані технологічного відставання, недостатньо високої ефективності функціонування, має високий відсоток зношеності основних засобів. І сьогодні для вирішення цих задач не вистачає як фінансових ресурсів, так і політичних та управлінських зусиль.

На наш погляд, методологічною основою формування і розвитку мережі регіональних логістичних розподільчих центрів з позиції системного підходу є:

- 1) функціонування мережі регіональних логістичних розподільчих центрів у відповідності з вимогами ринку;

- 2) визначення ключової компетенції логістичного центру;

- 3) рівномірний розподіл логістичного навантаження по регіонах;

- 4) встановлення джерел інвестування і користувачів послуг логістичних центрів;

- 5) створення системи ефективного управління логістичною мережею;

- 6) створення інтегрованої системи інформаційного забезпечення вантажо- і товароруху;

- 7) створення єдиної системи нормативно-правового забезпечення з підсистемою державної підтримки і регулювання [25].

Висновки. Без добре організованої логістики неможливий ніякий рух товару і переміщення людей. Транспортно-логістична інфраструктура є сполучною ланкою між виробництвом і споживанням, обслуговує процес руху товару, створює необхідні умови для задоволення попиту, скорочення часу реалізації товарів, прискорення обороту капіталів, зниження витрат руху товару і цін, формування ефективного конкурентного середовища.

Для координації діяльності всіх видів транспорту, промисловості і ефективного розвитку регіонів України необхідне створення логістичної системи на базі регіональних розподільчих логістичних центрів які стануть точками зростання нашої країни.

Можливості державно-приватного партнерства в розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні сприятимуть економічному зростанню, залученню інвестицій, створенню сучасної інфраструктури, що посилить конкурентні переваги нашої держави на світовому ринку логістики.

Перспективними напрямками дослідження транспортно-логістичного забезпечення України є розвиток інтелектуальних напрямків в рамках запропонованих бізнес-структур.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Пандемия COVID-19 и рынок транспортно-логистических услуг. Веб-сайт. URL: <https://logistics.ru/upravlenie-logistikoy-i-kompaniey/pandemiya-covid-19-i-rynok-transportno-logisticheskikh-uslug> (дата обращения 15.10.2020).

2. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт. Веб-сайт. URL: <https://www.lobanov->

- logist.ru/library/all_articles/57650/ (дата звернення 15.10.2020).
3. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>. (дата звернення: 08.10.2020).
4. Вацило А.А. Особенности развития транспортно-коммуникационных услуг в республике Беларусь в контексте мировых экономических процессов. *Вестник Белорусского государственного экономического университета*. 2016. № 3. С. 21–29. URL: <http://edoc.bseu.by:8080/handle/edoc/66012>. (дата звернення: 08.10.2020).
5. Дикань В.Л., Обруч Г.В. Управління реалізацією спільних інвестиційних проектів за участю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 9–21.
6. Дмитриев А.В. Управление транспортно-логистическими системами в условиях цифровизации. *Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета*. 2020. № 2. С. 163–170. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlenie-transportno-logisticheskimi-sistemami-v-usloviyah-tsifrovizatsii>. (дата звернення: 08.10.2020).
7. Ковалев М.М., Королева А.А., Дутина А.А. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : монография. Минск : БГУ, 2017. 327 с.
8. Копитко В.І., Копитко О.В. Сучасні тенденції розвитку логістики на ринку залізничних перевезень. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2020. – № 2 (113). С. 55–59. URL: http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2020/2_2020/11.pdf. (дата звернення: 08.10.2020).
9. Круглов В.В. Механізми державно-приватного партнерства в реалізації проектів логістичної інфраструктури. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2018. №1 (18). С. 73–81.
10. Кряжев А.Н. Формирование национальной логистической инфраструктуры. *Транспорт Российской Федерации*. 2016. №4 (65). С. 43–49. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-natsionalnoy-logisticheskoy-infrastruktury>. (дата звернення: 08.10.2020).
11. Прокофьева Т.А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе Евроазиатских МТК. Сибирь и Дальний Восток в долгосрочной стратегии развития интегрированной транспортной инфраструктуры Евразии /Под науч. редакцией: С.Н. Васильев, А.Хоменко, С.Гончаренко и др. Иркутск: Иркутский государственный университет путей сообщения. 2011. С. 332–347. URL: <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/older/7ti29ow33f/direct/74383102.pdf>. (дата звернення: 08.10.2020).
12. Попова Н.В., Шинкаренко В.Г. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 53. С. 54–60.
13. Устенко М.О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 50. С. 207–210.
14. Корінь М.В. Інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України в умовах інтеграції в транспортно-логістичний простір ЄС. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2018. Вип. 6. С. 74–80.
15. Токмакова І.В. Розвиток потенціалу транспортної інфраструктури в умовах розширення міжнародної інтеграції як фактор економічного зростання України. *Вісник економіки*

транспортну і промисловості. 2018. № 62 дод. С. 36–38.

16. Толстова А.В. Інтегрована транспортно-логістична система України-запорука економічного розвитку країни. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 56. С. 21–22.

17. Каличева Н.Є. Роль транспортно-логістичних систем у забезпеченні стійкого розвитку економіки. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 58. С. 103–109.

18. Пять факторов, влияющих на развитие транспортно-логистической отрасли. Обзор тенденций развития транспорта и логистики в 2019 году. URL: <https://www.pwc.ru/ru/transportation-logistics/assets/obzor-tendentsiy-razvitiya-transporta-i-logistiki-v-2019.pdf> (дата обращения 15.10.2020).

19. Шишкарёв С. Что случится с грузоперевозками после пандемии: прогноз от участника самой громкой приватизации последних лет. Веб-сайт. URL: [https://www.forbes.ru/milliardery/402319-cto-sluchitsya-s-gruzoperevozkami-posle-pandemii-prognoz-ot-uchastnika-samoj](https://www.forbes.ru/milliardery/402319-cto-sluchitsya-s-gruzoperevozkami-posle-pandemii-prognoz-ot-uchastnika-samoj-privatizatsii-poslednix-let) (дата обращения 15.10.2020).

20. Гринчак Н.А. Статистичні аспекти обчислення та застосування індексу ефективності логістики. *Економіка та держава*. 2020. №3. С. 138–143.

21. Global Rankings 2018. 2019. Веб-сайт. URL: <https://ipi.worldbank.org/international/global/2018.%202019> (дата звернення 15.10.2020).

22. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості. Веб-сайт. URL: <https://ru.tot.com.ua/post/rinok-logistichnih-poslug> (дата звернення 15.10.2020).

23. Стратегія сталої логістики та План дій для України. Проект для розгляду. Міністерство інфраструктури України. 2018. 88 с. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf> (дата звернення 15.10.2020).

24. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету міністрів України № 430-р: [офіц. текст: станом на 30 травня 2018 р.]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 08.10.2020).

25. Полякова О.М., Шраменко О.В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 58. С. 126–134.

REFERENCES

1. Pandemiya COVID-19 i rynek transportno-logisticheskikh uslug [Pandemic COVID-19 and the market of transport and logistics services]. Available at: <https://logistics.ru/upravlenie-logistikoy-i-kompaniey/pandemiya-covid-19-i-rynek-transportno-logisticheskikh-uslug> (accessed 15 October 2020).

2. Transportno-logisticheskie tsentry: zarubezhnyy opyt [Transport and logistics centers: foreign experience]. Available at: https://www.lobanov-logist.ru/library/all_articles/57650/ (accessed 15 October 2020).

3. Braghinskyj V.V. Rozvytok transportno-loghistychnoji systemy jak forma realizaciji tranzytnogho potencialu Ukrajinu [Development of the transport and logistics system as a form of realization of the transit potential of Ukraine]. Available at: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>. (accessed 08 October 2020).

4. Vashchilo A.A. (2016) Osobennosti razvitiya transportno-kommunikatsionnykh uslug v respublike Belarus' v kontekste mirovykh ekonomicheskikh protsessov [Features of the development of transport and communication services in the Republic of Belarus in the context of world economic processes]. *Bulletin of the Belarusian State Economic University*, no. 3, pp. 21–29. Available at: <http://edoc.bseu.by:8080/handle/edoc/66012>. (accessed 08 October 2020).

5. Dykanj V.L., Obruch Gh.V. (2020) Upravlinnja realizacijeju spilnykh investycijnykh proektiv za uchastju pidpryjemstv zaliznychnogho transportu v umovakh cyfrovizaciji [Management of implementation of joint investment projects with the participation of railway transport enterprises in the conditions of digitalization]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, no. 69, pp. 9–21.
6. Dmitriev A.V. (2020) Upravlenie transportno-logisticheskimi sistemami v usloviyakh tsifrovizatsii [Management of transport and logistics systems in the context of digitalization]. *Bulletin of St. Petersburg State University of Economics*, no. 2, pp. 163–170. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlenie-transportno-logisticheskimi-sistemami-v-usloviyah-tsifrovizatsii>. (accessed 08 October 2020).
7. Kovalev M.M., Koroleva A.A., Dutina A.A. (2017) *Transportnaya logistika v Belarusi: sostoyanie, perspektivy* [Transport logistics in Belarus: state, prospects]. Minsk: BSU. (in Russian).
8. Kopytko V.I., Kopytko O.V. (2020) Suchasni tendenciji rozvytku loghistryky na rynku zaliznychnykh perevezhenj [Current trends in logistics development in the railway market]. *State and Regions. Series: Economics and Entrepreneurship*, no. 2 (113), pp. 55–59. Available at: http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2020/2_2020/11.pdf. (accessed 08 October 2020).
9. Krughlov V.V. (2018) Mekhanizmy derzhavno-privatnogho partnerstva v realizaciji proektiv loghistrychnoji infrastruktury [Mechanisms of public-private partnership in the implementation of logistics infrastructure projects]. *Public Management and Customs Administration*, no. 1 (18), pp. 73–81.
10. Kryazhev A.N. (2016) Formirovanie natsional'noy logisticheskoy infrastruktury [Formation of a national logistics infrastructure]. *Transport of the Russian Federation*, no. 4 (65), pp. 43–49. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-natsionalnoy-logisticheskoy-infrastruktury>. (accessed 08 October 2020).
11. Prokof'eva T.A. Razvitie transportno-logisticheskoy infrastruktury v Aziatskoy chasti Rossii – strategicheskoe napravlenie realizatsii tranzitnogo potentsiala strany v sisteme Evroaziatskikh MTK [The development of transport and logistics infrastructure in the Asian part of Russia as a strategic direction for realizing the country's transit potential in the system of Eurasian ITCs]. *Sibir' i Dal'niy Vostok v dolgosrochnoy strategii razvitiya integrirovannoy transportnoy infrastruktury Evrazii* [Siberia and the Far East in a long-term strategy for the development of an integrated transport infrastructure of Eurasia]. Irkutsk: Irkutsk State Transport University, pp. 332–347. Available at: <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/older/7ti29ow33f/direct/74383102.pdf>. (accessed 08 October 2020).
12. Popova N.V., Shynkarenko V.Gh. (2016) Suchasni tendenciji rozvytku transportno-loghistrychnykh system [Current trends in the development of transport and logistics systems]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, no. 53, pp. 54–60.
13. Ustenko M.O. (2015) Aktualjnistj formuvannja transportno-loghistrychnykh system v umovakh jevrointegraciji [The urgency of the formation of transport and logistics systems in terms of European integration]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, no. 50, pp. 207–210.
14. Korinj M.V. (2018) Infrastrukturni asyetriji rozvytku zaliznychnogho transportu Ukrainy v umovakh integraciji v transportno-loghistrychnyj prostir JeS [Infrastructural asymmetries of Ukraine's railway transport development in the conditions of integration into the EU transport and logistics space]. *Economic Bulletin of the Zaporozhye State Engineering Academy*, vol. 6, pp. 74–80.
15. Tokmakova I.V. (2018) Rozvytok potencialu transportnoji infrastruktury v umovakh rozshyrennja mizhnarodnoji integraciji jak faktor ekonomichnogho

zrostantnja Ukrainy [Development of transport infrastructure potential in the conditions of expansion of international integration as a factor of economic growth of Ukraine]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, no. 62, pp. 36–38.

16. Tolstova A.V. (2016) Integhrovana transportno-loghistychna systema Ukrainy-zaporuka ekonomichnogo rozvytku krajiny [The integrated transport and logistics system of Ukraine is the key to the country's economic development]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, no. 56, pp. 21–22.

17. Kalycheva N.Je. (2017) Rolj transportno-loghistychnykh system u zabezpechenni stijkogho rozvytku ekonomiky [The role of transport and logistics systems in ensuring sustainable economic development]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, no. 58, pp. 103–109.

18. Pyat' faktorov, vliayushchikh na razvitie transportno-logisticheskoy otrasli. Obzor tendentsiy razvitiya transporta i logistiki v 2019 godu [Five factors influencing the development of the transport and logistics industry. Overview of transport and logistics trends in 2019]. Available at: <https://www.pwc.ru/ru/transportation-logistics/assets/obzor-tendentsiy-razvitiya-transporta-i-logistiki-v-2019.pdf> (accessed 15 October 2020).

19. Shishkarev S. Chto sluchitsya s gruzoperevozkami posle pandemii: prognoz ot uchastnika samoy gromkoy privatizatsii poslednykh let [What will happen to cargo transportation after a pandemic: a forecast from a participant in the loudest privatization of recent years]. Available at: <https://www.forbes.ru/milliardery/402319-chno-sluchitsya-s-gruzoperevozkami-posle-pandemii-prognoz-ot-uchastnika-samoy> (accessed 15 October 2020).

20. Ghrynychak N.A. (2020) Statystychni aspekty obchyslennja ta zastosuvannja indeksu efektyvnosti loghistyky [Statistical aspects of calculation and application of logistics efficiency index]. *Economy and State*, no. 3, pp. 138–143.

21. Global Rankings 2018. 2019. Available at: <https://ipi.worldbank.org/international/global/2018.%202019> (accessed 15 October 2020).

22. Rynok loghistychnykh poslugh Ukrainy: trendy ta mozhlyvosti [Ukrainian logistics services market: trends and opportunities]. Available at: <https://ru.tot.com.ua/post/rinok-logistichnih-poslug> (accessed 15 October 2020).

23. Strateghija staloji loghistyky ta Plan dij dlja Ukrainy. Proekt dlja rozghljadu. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy (2018) [Sustainable Logistics Strategy and Action Plan for Ukraine. Project for consideration. Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Available at: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf> (accessed 15 October 2020).

24. Pro skhvalennja Nacionaljnoji transportnoji strateghiji Ukrainy na period do 2030 roku: Rozporjadzhennja Kabinetu ministriv Ukrainy № 430-r. (ofic. tekst: stanom na 30 travnja 2018 r.) [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (accessed 08 October 2020).

25. Poljakova O.M., Shramenko O.V. (2017) Suchasni tendenciji rozvytku transportno-loghistychnoji infrastruktury v Ukraini i sviti [Current trends in the development of transport and logistics infrastructure in Ukraine and in the world]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, no. 58, pp. 126–134.

УДК 338.49:656

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

*Коринь М.В., д.е.н., доцент,
Кондратюк М.В., к.е.н., доцент,
Войтов І.М., ст. викладач,
Король К.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті вивчено підходи до визначення змісту категорії «транскордонне співробітництво» та проаналізовано існуючі класифікації його видів. Дововнено класифікацію видів транскордонного співробітництва залізничного транспорту. Розкрито взаємозв'язок пріоритетів розвитку інфраструктури залізничного транспорту і цілей-цінностей соціально-економічного зростання регіонів у рамках транскордонного співробітництва. Визначено стратегічні напрями розвитку інфраструктури залізничного транспорту в межах транскордонного регіону.

Ключові слова: інфраструктура, залізничний транспорт, транскордонне співробітництво, класифікація, напрями.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

*Коринь М.В., д.э.н., доцент,
Кондратюк М.В., к.э.н., доцент,
Войтов И.Н., ст. преподаватель,
Король К.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье изучены подходы к определению содержания категории «трансграничное сотрудничество» и проанализированы существующие классификации его видов. Дополнена классификация видов трансграничного сотрудничества железнодорожного транспорта. Раскрыта взаимосвязь приоритетов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта и целей-ценностей социально-экономического роста регионов в рамках трансграничного сотрудничества. Определены стратегические направления развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в пределах трансграничного региона.

Ключевые слова: инфраструктура, железнодорожный транспорт, трансграничное сотрудничество, классификация, направления.

STRATEGIC DIRECTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF CROSS-BORDER COOPERATION

*Korin M., doctor of economics sciences, associate professor,
Kondratyuk M. V., candidate of economic sciences, associate professor,
Voytov I.M., senior lecturer,
Korol K., master (USURT)*

The article examines the views of scientists on the definition of the content of the category "cross-border cooperation", which made it possible to establish the existence of political, program-Project, regional, integration, sociological, realistic and "Conflict-Cooperation" approaches to understanding this concept. The existing models and forms of development of cross-border cooperation are studied. The classification of types of cross-border railway transport cooperation has been supplemented with the following features: 1) project implementation duration: one-time, long-term; 2) the form of implementation of cooperation: transport communication, virtual interaction, localization of production; 3) the nature of relations: formal, informal; 4) groups of projects of strategic cross-border cooperation of railway transport: projects for the development of freight transport and logistics, projects for the development of passenger transport, infrastructure development projects, traction services development projects, production and service development projects. Examples of infrastructure projects implemented on the basis of cross-border cooperation are given. The interrelation of priorities for the development of railway transport infrastructure and goals-values of socio-economic growth of regions within the framework of cross-border cooperation is revealed. Strategic directions for the development of railway transport infrastructure within a cross-border region are defined. It is proved that the development of railway transport infrastructure within cross-border regions should occur at the expense of: first, improving interoperability with EU railways; second, expanding virtual interaction; third, stimulating the creation of localized production facilities; fourth, the growth of the quality and availability of transport and logistics services within cross-border regions.

Keywords: *infrastructure, railway transport, cross-border cooperation, classification, directions.*

Актуальність дослідження. Включення залізничного транспорту України до системи глобальних інфраструктурних коридорів розвитку та його повноцінне входження в Транс'європейську транспортну мережу ЄС на сьогоднішній день, перш за все, залежить від здатності галузі реалізувати інфраструктурні проекти, орієнтовані на впровадження високошвидкісного руху поїздів і європейських стандартів якості обслуговування, забезпечення інтероперабельності з залізницями Європи. Адже постійне недофінансування процесів модернізації та оновлення інфраструктури

залізниць призвело до зростання дивергентності стану і параметрів її функціонування принципам і умовам діяльності залізниць ЄС, а відповідно й обумовило наростання проявів інфраструктурних асиметрій. В ситуації катастрофічного дефіциту коштів АТ «Укрзалізниця» немає власних можливостей для реалізації стратегічних для галузі інфраструктурних проектів розвитку і потребує залучення технологій, ресурсів і компетенцій підприємств-партнерів з транскордонних регіонів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Розробленню інструментарію

та пошуку шляхів розвитку інфраструктури залізничного транспорту присвятили свої публікації такі провідні вчені вітчизняної наукової школи, як Ю.Т. Боровик, В.Л. Дикань, Г. Д. Ейтутіс, Ю.В. Єлагін, О.Г. Кірдіна, В.О. Овчиннікова, О.М. Полякова, І.В. Токмакова та інші [1-5]. Всебічному дослідженню проблематики розвитку транскордонних зв'язків присвятили свої публікації В. Балабанова, К. Верхованцевої, В. Засадко, Н. Мікула тощо [6-11]. Високо оцінюючи наукові здобутки вище зазначених вчених з даної проблематики, слід зауважити, що в умовах активного впровадження в Україні інструментів політики «Східного партнерства» створюється й можливість для відродження потенціалу інфраструктури залізниць за рахунок поглиблення інфраструктурного співробітництва в транскордонних регіонах. Це і актуалізує доцільність визначення стратегічних напрямів інфраструктурного розвитку АТ «Укрзалізниця» в умовах транскордонного співробітництва.

Саме тому *метою статті* є удосконалення теоретичних положень і визначення стратегічних напрямів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва.

Виклад основного матеріалу.

Одним із елементів політики регіонального економічного розвитку країн ЄС на сьогодні виступає транскордонне співробітництво, що реалізується за рахунок усебічної інтеграції і поглиблення локальних прикордонних зв'язків, спільної участі у проектах покращення соціально-економічного становища країн і регіонів. Стрімкому зростанню явища транскордонного співробітництва не лише в Європі, а й сусідніх з нею державах сприяли саме ті процеси глобалізації, регіоналізації, трансформації гео економічних відносин, що призвели до зміни розширення впливу ЄС на політичній карті світу. Сьогодні для країн Європи транскордонне співробітництво означає не лише розвиток прикордонних територій, а й

створення інтегрованого європейського простору без кордонів.

Слід зазначити, що розвитку транскордонного співробітництва в Європі сприяло визначення його політичної ролі в забезпеченні інтеграції регіонів і розроблення ефективного правового підґрунтя для реалізації прикордонної співпраці. Окрім Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними або владами Ради Європи та прийнятого у 1995 році доповнення до неї у вигляді Додаткового протоколу, нормативно-правову базу для транскордонного співробітництва створюють, схвалені в 1989 році «Декларація про транскордонне співробітництво в Європі», у 1992 році «Європейська хартія регіональних мов і меншин» і в 1993 році «Віденська декларація голів держав і урядів – членів Ради Європи», а також ряд таких документів у сфері регіоналізації, як «Декларація Асамблеї європейських регіонів щодо регіоналізму в Європі» (1996 рік) і проект Європейської Хартії про регіональне самоврядування (1997 рік) [10, с. 138-170]. Саме ці нормативно-правові акти визначили зміст, форми, типи та інструменти реалізації транскордонного співробітництва, створивши тим самим інституційний базис розвитку процесів транскордонної співпраці в Європі. Аналізуючи зміст транскордонного співробітництва, що наводиться в ряді нормативно-правових і програмних документів, слід вказати, що в більшості з них визначення сутності даної категорії ґрунтується на наведеному ще в Мадридській Конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями. понятті. Це вказує на те, що саме даний документ є законоформулюючим базисом для розвитку транскордонного співробітництва, згідно з яким розвиваються зв'язки і формуються довірчі відносини між регіонами. Основні підходи до визначення категорії «транскордонне співробітництво» подано в табл. 1.

Таблиця 1

Підходи до визначення категорії «транскордонне співробітництво» (сформовано на основі робіт [7; 11])

Назва підходу	Ключові ознаки	Автор
Політичний	політичні мотиви держави	З. Петренко
Програмно-проектний	співробітництво через конкретні програми, проекти	В. Пила, О. Чмир, О. Гарасюк, Т. Терещенко
Регіональний	співробітництво в межах державних кордонів	О. Урбан, П. Беленький, Н. Мікула, І. Артьомов
Інтеграційний	інтеграція, співробітництво, міждержавні зв'язки	К. Балабанов, В. Дергачов, А. Зборовська
Соціологічний	культурні взаємозв'язки	А. Краснейчук, К. Верхоланцева
Реалістичний	збереження суверенітету і дотримання законності	А. Краснейчук, К. Верхоланцева
«Конфлікт-співробітництво»	співробітництво для вирішення конфліктів	А. Краснейчук, К. Верхоланцева

Різноманітність аспектів співпраці в рамках транспортного співробітництва зумовила існування й різних видів реалізації такого роду співпраці. Найбільш узагальнену класифікацію пропонує О. М. Литвишко, виділяючи види транскордонного співробітництва за такими ознаками [8, с. 18-19]: 1) за функціональною сферою реалізації: у сфері екології, планування простору і стійкого розвитку, транспорту і комунікацій, економіки, зайнятості і туризму, освіти і культури, досліджень та інновацій, населення прикордонних територій; 2) залежно від діапазону та рівня розвитку: транскордонні регіони, робітничі спільноти, малі регіони, Європейська група з територіального співробітництва; 3) залежно від географічної форми функціонування: європейський, азіатський, американський і пострадянський види транскордонного співробітництва; 4) залежно від інтеграційних мотивів: політико-правове та економічне (території взаємодоповнюваності економік і території подолання сировинної орієнтації економік).

Науковці вказують на те, що транскордонна співпраця реалізується через різного роду моделі та форми

співробітництва. Так, у науковій літературі найбільш поширеною точкою зору щодо моделей реалізації транскордонного співробітництва є підхід, запропонований К. Верхоланцевою, за яким залежно від ступеня розвитку транскордонного співробітництва автор виділяє бар'єрну, градієнтну, контактну та інтегративну модель [7]. За ознакою суб'єктів – ініціаторів А. Макаревич виділяє моделі «м'якого» та «жорсткого» регіоналізму [12]. А О. М. Литвишко доповнює дану класифікаційну ознаку моделей транскордонного співробітництва моделями висхідної та спадної інтеграції [8]. Н. Огнева пропонує класифікувати моделі транскордонного співробітництва залежно від напрямів, виділяючи депресивну (носить обмежений характер співпраці), класичну (ґрунтується на домінуванні одного регіону над іншим) і партнерську (передбачає взаємну співпрацю на паритетних основах) [13].

Що стосується форм реалізації транскордонного співробітництва, то в цьому питанні серед науковців також не існує єдиної точки зору. На законодавчому рівні (Закон України «Про транскордонне

співробітництво») до організаційних форм транскордонного співробітництва віднесено єврорегіони, контакти суб'єктів транскордонної співпраці, угоди в певних галузях та інші форми [14]. Колектив авторів, Н. Мікула та В. Засадко, вказують на еволюційний характер розвитку процесів транскордонного співробітництва і виділяють залежно від цілей, завдань, масштабу і характеру такі його форми: одноразові контакти, довгострокова транскордонна співпраця, транскордонна діяльність на основі стратегії (концепції) і співробітництво незалежних учасників співпраці [9, с. 20]. Такого роду підхід до форм організації та реалізації транскордонного співробітництва має досить узагальнений характер і не відображує змісту і засади розвитку транскордонних контактів. Розуміючи це, дані науковців у власному монографічному дослідженні досить детально характеризують такі форми транскордонного співробітництва, як транскордонна угода, єврорегіон, європейські угруповання територіального співробітництва, об'єднання єврорегіонального співробітництва, транскордонний кластер, транскордонна міграція, транспорт кордонні промислові зони, транскордонна торгівля, клондайкінг і транскордонні партнерства [9].

Отже, транскордонне співробітництво є свого роду процесом налагодження зв'язків у рамках не лише територіально наближених прикордонних регіонів, але й економічних об'єднань і суб'єктів різних рівнів управління з метою реалізації спільних угод, проектів і програм у стратегічно важливих сферах економічної діяльності.

Виходячи з особливостей реалізації транскордонного співробітництва і сучасних умов функціонування залізничного транспорту і враховуючи існуючі підходи до класифікації його видів доповнимо класифікацію транскордонного співробітництва залізничного транспорту такими ознаками: 1) тривалість реалізації проектів: одноразове, тривале; 2) форма

реалізації співробітництва: транспортне сполучення, віртуальна взаємодія, локалізація виробництв; 3) характер зв'язків: формальний, неформальний; 4) групи проектів стратегічної транскордонної співпраці залізничного транспорту: проекти розвитку вантажних перевезень і логістики, проекти розвитку пасажирських перевезень, проекти розвитку інфраструктури, проекти розвитку послуг тяги, проекти розвитку виробництва і сервісу [3].

Україна також активно використовує транскордонне співробітництво в якості інструменту розвитку і забезпечення конкурентоспроможності регіонів, що задекларовано в таких програмних документах, як Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року та Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2011–2015 роки [15 - 16]. Географічно знаходячись на перетині важливих торговельних шляхів, Україна підтримує транскордонні зв'язки в межах прикордонних територій як з європейськими країнами, так і з колишніми радянськими державами. Окрім розвитку співробітництва в межах укладених дво- та багатосторонніх угод, найбільш реалізованою формою транскордонної співпраці в країні є єврорегіони. Наразі в Україні діє 10 єврорегіонів у рамках яких прикордонні території співпрацюють з регіонами сусідніх країн у різних сферах соціально-економічного розвитку.

Не менш важливе значення для розвитку транскордонних зв'язків регіонів України мають і такі програмні інструменти підтримки співробітництва, як «Європейський інструмент сусідства та партнерства», Ініціатива «Східне партнерство» та Програма «Підтримка політики регіонального розвитку України».

Окремо заслуговують на увагу ті транскордонні проекти співробітництва, що орієнтовані на стимулювання прогресивного розвитку сфери транспорту. Попри те, що переважно транскордонні

проекти співробітництва орієнтовані на покращення прикордонної інфраструктури, у ряді як європейських, так й інших країн-суб'єктів транскордонної співпраці вже сьогодні існує величезний досвід реалізації масштабних інфраструктурних проєктів на засадах транскордонного співробітництва. Зокрема найбільш показовим у цьому аспекті є приклад реалізації проєктів розвитку інфраструктури транспорту в рамках транскордонного співробітництва між Німеччиною, Польщею, Данією та Швецією. У межах євро регіону «Померанія» транспортні ініціативи країн-партнерів сприяли відновленню німецько-польської поромної переправи та мережі водних каналів, створенню в Щецині станції обслуговування пасажирської поїздів далекого сполучення та модернізації двох прикордонних аеропортів [17]. Не менш масштабні інфраструктурні проєкти були реалізовані і в рамках регіону «Верхній Рейн», де за ініціативи країн-партнерів споруджено два термінали в міжнародному аеропорту Базель – Мюлуз – Фрайбург, модернізовано ряд ділянок залізничної інфраструктури, побудовано залізничний міст та інтермодальний логістичний центр, забезпечено інтегрованість залізничної інфраструктури на кордонах з французькими та швейцарськими залізничними системами [18].

Таким чином, транскордонне співробітництво можна розглядати в якості ефективного інструменту реалізації спільних інфраструктурних проєктів, що дозволить не лише якісно змінити стан транспортного комплексу транскордонних регіонів, але й забезпечити досягнення ряду синергетичних ефектів у процесі їхньої реалізації.

В основі розвитку інфраструктури залізничного транспорту на засадах транскордонного співробітництва, з авторської точки зору, мають знаходитися такі теоретичні положення [19]:

– по-перше, в основі розвитку інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонного регіону знаходиться інноваційно-технологічне партнерство залізниць, регіональних і місцевих органів влади, бізнесу, що реалізується шляхом прийняття узгоджених рішень з метою досягнення структурно-технологічних трансформацій і конвергенції рівня розвитку інфраструктури залізниць транскордонних регіонів. Така співпраця ґрунтується на взаємній підтримці та стимулюванні процесів реалізації спільних інфраструктурних проєктів в транскордонних регіонах;

– по-друге, забезпечення структурно-технологічних трансформацій і конвергенції рівня розвитку інфраструктури залізниць транскордонних регіонів досягається шляхом локалізації інноваційних виробництв у регіонах співробітництва, орієнтованих на реалізацію крупних інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті України. Для цього має бути сформовано інституційні засади та організаційний механізм транскордонної виробничої співпраці, орієнтований на залучення новітніх технологій і реалізацію виробничого потенціалу підприємств галузі;

по-третє, стимулом для активізації процесів розвитку інфраструктури залізниць у межах транскордонних регіонів на засадах їхнього інноваційно-технологічного партнерства є існуючий взаємозв'язок між цілями-цінностями соціально-економічного розвитку регіонів-партнерів і пріоритетами розвитку інфраструктури залізниць. Ґрунтуючись на цьому, доцільно розкрити взаємозв'язок пріоритетів розвитку інфраструктури залізничного транспорту і цілей-цінностей соціально-економічного зростання транскордонних регіонів (рис. 1).

Проблеми транспортного комплексу України

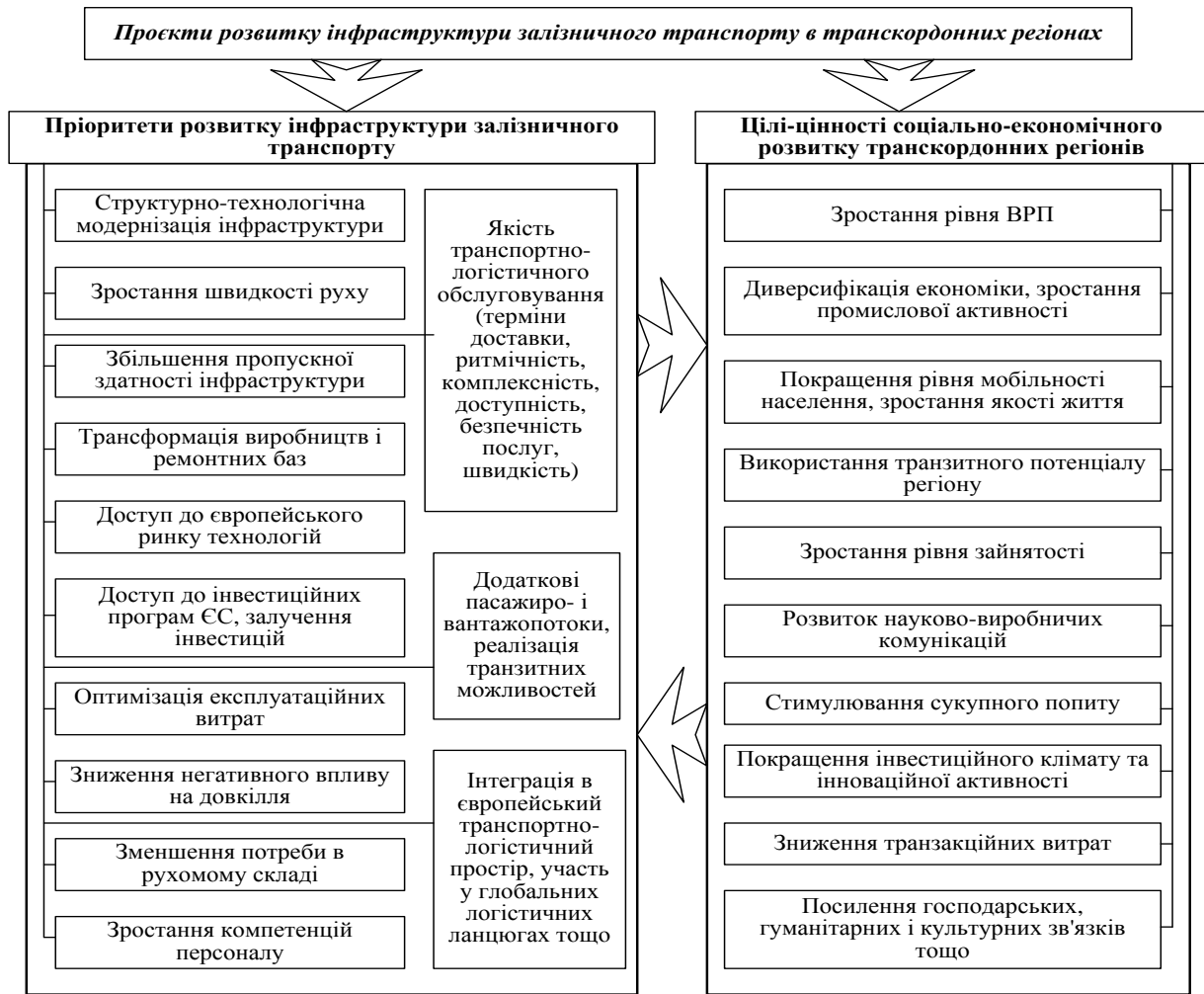


Рис. 1. Концептуальна схема взаємозв'язку пріоритетів розвитку інфраструктури залізничного транспорту і цілей-цінностей соціально-економічного зростання регіонів у рамках транскордонного співробітництва

Враховуючи встановлений взаємозв'язок між пріоритетами розвитку інфраструктури залізничного транспорту і цілями соціально-економічного зростання регіонів у рамках транскордонного співробітництва, доцільно представити стратегічні напрями розвитку інфраструктури АТ «Укрзалізниця» в межах транскордонного регіону, що відповідають сучасним принципам постіндустріального розвитку (рис. 2). Відповідно до останніх розвиток інфраструктури АТ «Укрзалізниця» в рамках транскордонних регіонів має відбуватися за рахунок: по-перше, покращення інтероперабельності з залізницями ЄС; по-друге, розширення

віртуальної взаємодії; по-третє, стимулювання створення локалізованих виробництв; по-четверте, зростання якості і доступності транспортно-логістичних послуг в рамках транскордонних регіонів. Так, основними напрямками розвитку інфраструктури залізничного транспорту в межах транскордонного регіону за умови створення локалізованих виробництв і поглиблення віртуальної транспортно-логістичної взаємодії визначено:

- розвиток мультимодальних і нових контейнерних маршрутів;
- створення транскордонної транспортно-логістичної інфраструктури;
- будівництво роботизованих складських комплексів і безпілотного

Проблеми транспортного комплексу України

«розумного» рухомого складу;
 - налагодження електронного обігу та електронної комерції;
 - створення цифрових виробництв і ремонтних баз;
 - організацію високошвидкісного руху, електрифікацію ділянок залізниць і

будівництво Smart-вокзалів;
 - створення мобільних платформ і додатків;
 - організацію сезонних пасажирських маршрутів і туристичних сервісів тощо.

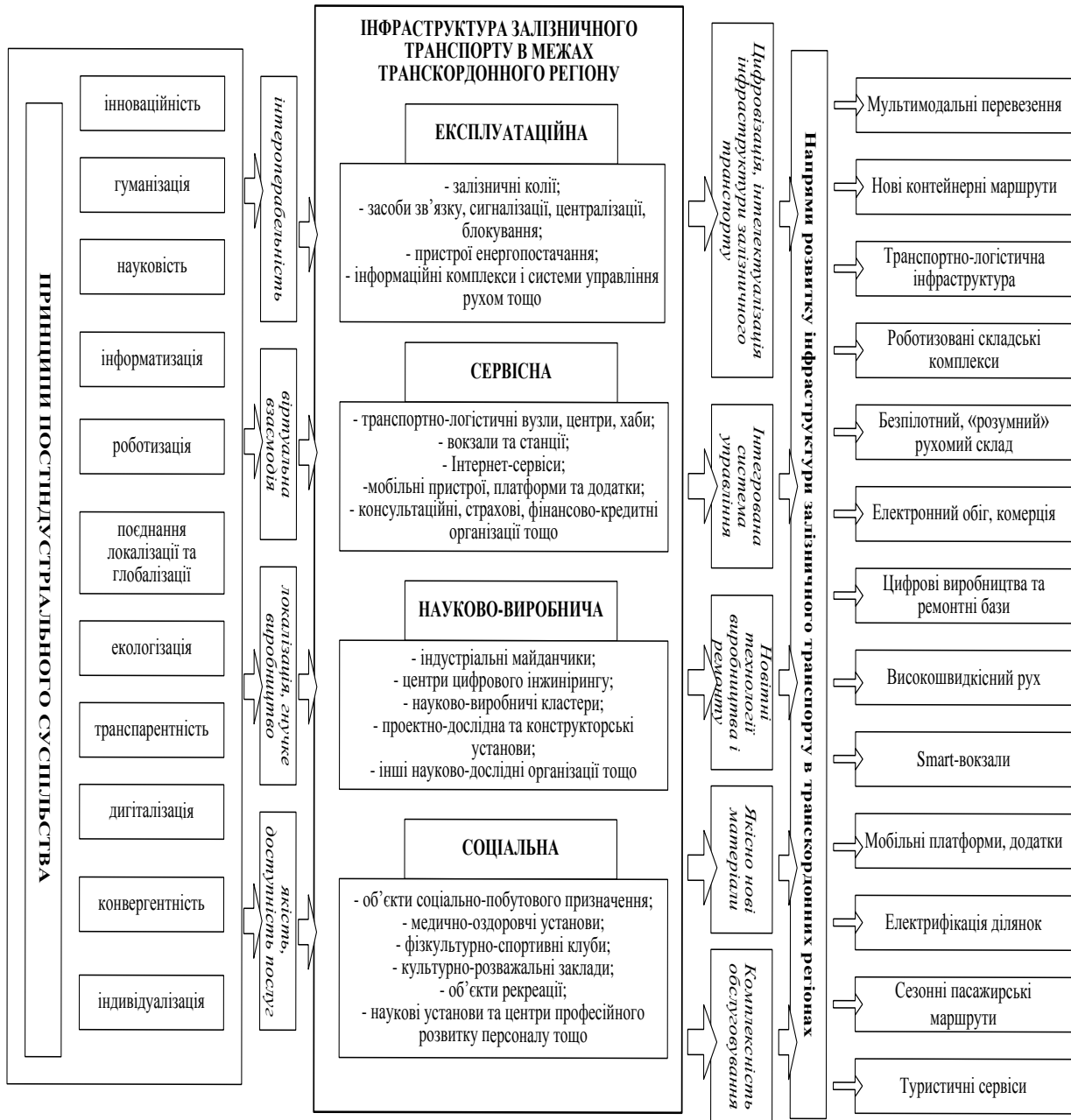


Рис. 2. Стратегічні напрями розвитку інфраструктури залізничного транспорту в межах транскордонного регіону

Висновок. Таким чином, в статті «співробітництво», що дозволило вивчено погляди науковців на визначення встановити існування політичного, змісту категорії «транскордонне програмно-проектного, регіонального,

інтеграційного, соціологічного, реалістичного та «конфлікт-співробітництво» підходів до розуміння даного поняття. Досліджено існуючі моделі і форми розвитку транскордонного співробітництва. Доповнено класифікацію видів транскордонного співробітництва залізничного транспорту такими ознаками: 1) тривалість реалізації проєктів: одноразове, тривале; 2) форма реалізації співробітництва: транспортне сполучення, віртуальна взаємодія, локалізація виробництв; 3) характер зв'язків: формальний, неформальний; 4) групи проєктів стратегічної транскордонної співпраці залізничного транспорту: проєкти розвитку вантажних перевезень і логістики, проєкти розвитку пасажирських перевезень, проєкти розвитку інфраструктури, проєкти розвитку послуг тяги, проєкти розвитку виробництва і сервісу. Розкрито взаємозв'язок пріоритетів розвитку інфраструктури залізничного транспорту і цілей-цінностей соціально-економічного зростання регіонів у рамках транскордонного співробітництва та визначено стратегічні напрями розвитку інфраструктури залізничного транспорту в межах транскордонного регіону. Доведено, що розвиток інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів має відбуватися за рахунок: по-перше, покращення інтегрованості з залізницями ЄС; по-друге, розширення віртуальної взаємодії; по-третє, стимулювання створення локалізованих виробництв; по-четверте, зростання якості і доступності транспортно-логістичних послуг в рамках транскордонних регіонів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В. Л., Кірдіна О. Г. Система інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2011. № 1. С. 137-144.

2. Ейтутіс Г. Д., Крищенко С. О., Зіць О. Є. Характеристика світових моделей управління інфраструктурою залізничного транспорту. *Економіка та суспільство*. 2017. № 9. : веб-сайт. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/9_ukr/70.pdf (дата звернення: 24.02.2019).

3. Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2017. 426 с.

4. Боровик Ю. Т., Єлагін Ю. В., Полякова О. М. Форми стратегічного партнерства при реалізації проєктів розвитку залізничної інфраструктури. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 68. С. 75-84.

5. Токмакова І. В. Теоретико-методологічні основи забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України: дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук; спеціальність: 08.00.03 / Укр. держ. ун-тет залізничного транспорту. Харків, 2015. 456 с.

6. Балабанов К.В. Проблеми інтеграції України у світовий економічний простір: монографія. Донецьк: «Вебер», 2007. 234 с.

7. Верхованцева К.С. Развитие современного трансграничного сотрудничества России и стран Европы: сравнительный характер : автореф. дис. ... канд. полит. наук : 23.00.04. Москва, 2009. 25 с.

8. Литвишко О.М. Трансграничное сотрудничество как механизм обеспечения национальных интересов современной России в Каспийском регионе: автореф. дисс. на соиск. учен. степени канд. полит. наук; специальность: 23.00.04. Пятигорск, 2015. 29 с.

9. Мікула Н., Засадко В. Транскордонне співробітництво України в контексті євроінтеграції: монографія Київ: НІСД, 2014. 316 с.

10. Студенніков І. Регіональна політика в країнах Європи: Уроки для України; за ред. С. Максименка. К.: Логос,

2000. 171 с.

11. Краснейчук А.О. Теоретико-методологічні засади розвитку транскордонного співробітництва. *Вісник НАДУ*. 2014. № 3. С. 18-26.

12. Makarychev A. Regionostroitelstvo: kontseptualnyye konteksty / A. Makarychev. *Region-building: conceptual contexts*. 2002. № 4. URL: <http://www.kazanfed.ru/publications/kazanfederalist/n4/stat2> (Last accessed: 14.02.2018).

13. Огнева Н. Организационные аспекты развития трансграничного сотрудничества : веб-сайт. URL: teoriapractica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/.../ogneva.pdf (дата обращения: 10.12.2017).

14. Про транскордонне співробітництво: Закон України від 24.06.2004 р. №. 1861-IV. *Законодавство України* : веб-сайт. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1861-15> (дата звернення: 29.12.2017).

15. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року: постанова Кабінету Міністрів України від 6 серпня 2014 р. № 385. *Законодавство України* : веб-сайт. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF> (дата звернення: 19.08.2017).

16. Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011–2015 роки : постанова Кабінету Міністрів України від 1 грудня 2010 р. № 1088. *Законодавство України* : веб-сайт. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1088-2010-%D0%BF> (дата звернення: 19.08.2017).

17. Euroregion Pomerania: офіційний сайт. URL: <http://www.pomerania.net> (дата звернення: 19.10.2017).

18. Euregio Rhein-Waal: офіційний сайт. URL: <http://www.euregio.org> (дата звернення: 19.10.2017).

19. Корінь М.В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного

співробітництва: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2019. 401 с.

REFERENCES

1. Dykan' V. L., Kirdina O. H. (2011). Systema intehrovanoho upravlinnya investytsiyno-innovatsiynym rozvytkom zaliznychnoho transportu [System of integrated management of investment and innovation development of railway transport]. *Marketynh i menedzhment innovatsiy*. № 1. pp. 137-144.

2. Eytutis H. D., Kryshchenko S. O., Zits' O. YE. (2017). Kharakterystyka svitovykh modeley upravlinnya infrastrukturoyu zaliznychnoho transportu [Characteristics of world models of railway transport infrastructure management]. *Ekonomika ta suspil'stvo*. № 9. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/9_ukr/70.pdf. (in Ukrainian)

3. Ovchynnikova V.O. (2017). Stratehichne upravlinnya rozvytkom zaliznychnoho transportu Ukrayiny [Strategic management of railway transport development in Ukraine]: monohrafiya. Kharkiv: UkrDUZT. 426 p. (in Ukrainian)

4. Borovyk YU. T., Yelahin YU. V., Polyakova O. M. (2019). Formy stratehichnoho partnerstva pry realizatsiyi proektiv rozvytku zaliznychnoyi infrastruktury [Forms of strategic partnership in the implementation of railway infrastructure development projects]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. № 68. pp. 75-84. (in Ukrainian)

5. Tokmakova I. V. (2015). Teoretyko-metodolohichni osnovy zabezpechennya harmoniynoho rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrayiny [Theoretical and methodological bases of ensuring the harmonious development of railway transport of Ukraine]: dys. na zdobuttya nauk. stupenya dokt. ekon. nauk; spetsial'nist': 08.00.03 / Ukr. derzh. un-tet zaliznychnoho transportu. Kharkiv. 456 p. (in Ukrainian)

6. Balabanov K.V. (2007). Problemy intehratsiyi Ukrayiny u svitovyy ekonomichnyy prostir [Problems of Ukraine's

integration into the world economic space]: monohrafiya. Donets'k: «Veber». 234 p. (in Ukrainian)

7. Verkholtantseva K.S. (2009). Razvytye sovremennoho trans·hranychnoho sotrudnychestva Rossyy y stran Evropy: sravnytel'nyy kharakter [Development of modern cross-border cooperation between Russia and European countries]: avtoref. dys. ... kand. polyt. nauk : 23.00.04. Moskva. 25 p. (in Russian)

8. Lytvyshko O.M. (2015). Transhranychnoe sotrudnychestvo kak mekhanyzm obespechenyya natsyonal'nykh ynterесov sovremennoy Rossyy v Kaspiyskom rehyone [Cross-border cooperation as a mechanism for ensuring the national interests of modern Russia in the Caspian region]: avtoref. dyss. na soysk. uchen. stepeny kand. polyt. nauk; spetsyal'nost': 23.00.04. Pyatyhorsk. 29 p. (in Russian)

9. Mikula N., Zasadko V. (2014). Transkordonne spivrobitnytstvo Ukrayiny v konteksti yevrointehratsiyi [Ukraine's cross-border cooperation in the context of European integration]: monohrafiya Kyiv: NISD. 316 p. (in Ukrainian)

10. Studennikov I. (2000). Rehional'na polityka v krayinakh Yevropy: Uroky dlya Ukrayiny [Regional Policy in Europe: Lessons for Ukraine]; za red. S. Maksymenka. K.: Lohos. 171 p. (in Ukrainian)

11. Krasnychuk A.O. (2014). Teoretyko-metodolohichni zasady rozvytku transkordonnoho spivrobitnytstva [Theoretical and methodological principles of cross-border cooperation]. *Visnyk NADU*. № 3. pp. 18-26. (in Ukrainian)

12. Makarychev A. (2002). Regionostroitelstvo: kontseptualnyye konteksty [Региональное будівництво: концептуальні контексти]. *Region-building: conceptual contexts*. № 4. URL:

<http://www.kazanfed.ru/publications/kazanfederalist/n4/stat2> (Last accessed: 14.02.2018).

13. Ohneva N. Orhanyzatsyonnye aspekty razvytyya trans·hranychnoho sotrudnychestva [Organizational aspects of the development of cross-border cooperation]. URL: teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnal/.../ogneva.pdf. (in Russian)

14. Pro transkordonne spivrobitnytstvo [On cross-border cooperation]: Zakon Ukrayiny vid 24.06.2004 r. № 1861-IV. Zakonodavstvo Ukrayiny : veb-sayt. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1861-15>. (in Ukrainian)

15. Pro zatverdzhennya Derzhavnoyi stratehiyi rehional'noho rozvytku na period do 2020 roku [On approval of the State Strategy for Regional Development until 2020]: postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 6 serpnia 2014 r. № 385. Zakonodavstvo Ukrayiny : veb-sayt. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF>. (in Ukrainian)

16. Pro zatverdzhennya Derzhavnoyi prohramy rozvytku transkordonnoho spivrobitnytstva na 2011–2015 roky [On approval of the State Program for the Development of Cross-Border Cooperation for 2011-2015]: postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 1 hrudnia 2010 r. № 1088. Zakonodavstvo Ukrayiny. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1088-2010-%D0%BF> (in Ukrainian).

17. Euroregion Pomerania: ofitsiyinyy sayt. URL: <http://www.pomerania.net>.

18. Euregio Rhein-Waal: ofitsiyinyy sayt. URL: <http://www.euregio.org>.

19. Korin' M.V. (2019). Rozvytok infrastruktury zaliznychnoho transportu v umovakh transkordonnoho spivrobitnytstva [Development of railway transport infrastructure in the conditions of cross-border cooperation]: monohrafiya. Kharkiv: UkrDUZT. 401 p. (in Ukrainian).

УДК 330.3:656.2

ІНСТРУМЕНТАРІЙ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ЦИФРОВИХ ЗМІН У ГАЛУЗІ

*Овчиннікова В. О., д.е.н., професор,
Обруч Г. В., к.е.н., доцент,
Веселов А. М., магістр,
Гавриш К. В., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті досліджено наукові підходи до визначення і систематизації інструментів забезпечення збалансованого розвитку підприємств, у т. ч. залізничного транспорту. Доведено необхідність удосконалення інструментарію забезпечення збалансованого зростання АТ «Укрзалізниця» з урахуванням глобальних трендів цифрової перебудови середовища його функціонування. Розкрито концепцію забезпечення збалансованого розвитку АТ «Укрзалізниця», у межах якої визначено стратегічну мету, тактичні цілі та завдання забезпечення сталого зростання підприємств галузі. Сформовано систему сценаріїв забезпечення збалансованого розвитку АТ «Укрзалізниця», яка розкриває інструменти забезпечення його сталого зростання залежно від міри проникнення цифрових технологій у галузь. Доведено, що практичне впровадження концепції та системи сценаріїв забезпечення збалансованого зростання залізничного транспорту дозволить ґрунтовно підійти до вибору стратегії та інструментів реалізації цифрових змін у галузі.

Ключові слова: збалансований розвиток, підприємства залізничного транспорту, цифровізація, концепція, система сценаріїв, інструменти.

ІНСТРУМЕНТАРІЙ ОБЕСПЕЧЕННЯ СБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ АО «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ЦИФРОВИХ ІЗМЕНЕНІЙ В ОТРАСЛІ

*Овчиннікова В. А., д.э.н., профессор,
Обруч А. В., к.э.н., доцент,
Веселов А. Н., магистр,
Гавриш Е. В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье исследованы научные подходы к определению и систематизации инструментов обеспечения сбалансированного развития предприятий, в частности железнодорожного транспорта. Доказана необходимость совершенствования инструментария обеспечения сбалансированного развития АО «Укрзалізниця» с учетом глобальных трендов цифровой трансформации среды его функционирования. Раскрыта концепция обеспечения устойчивого развития АО «Укрзалізниця», в рамках которой определена стратегическая цель, тактические цели и задачи обеспечения устойчивого роста предприятий отрасли. Сформирована система сценариев обеспечения сбалансированного развития АО «Укрзалізниця», которая раскрывает инструменты обеспечения его устойчивого роста в зависимости от степени проникновения цифровых технологий в отрасль. Доказано, что практическое

внедрение концепции и системы сценариев обеспечения сбалансированного развития железнодорожного транспорта позволит основательно подойти к выбору стратегии и инструментов реализации цифровых изменений в отрасли.

Ключевые слова: *сбалансированное развитие, предприятия железнодорожного транспорта, цифровизация, концепция, система сценариев, инструменты.*

TOOLS FOR ENSURING THE BALANCED DEVELOPMENT OF JSC “UKRAINIAN RAILWAYS” IN THE CONTEXT OF IMPLEMENTING DIGITAL CHANGES IN THE INDUSTRY

*Ovchynnikova V. O., Doctor of Economics, Professor,
Obruch H. V., Candidate of Economics, Associate professor,
Veselov A. M., master's degree,
Gavrish K. V., master's degree (USURT)*

The article examines scientific approaches to the definition and systematization of tools for balanced development of enterprises, including railway transport. The necessity of improving the tools for ensuring balanced growth of JSC “Ukrainian Railways”, taking into account global trends in digital restructuring of their operating environment, is proved. Examples of successful international experience in implementing digital modernization projects of railway transport enterprises are studied. The concept of ensuring balanced development of JSC “Ukrainian Railways” is revealed, within the framework of which the strategic goal, goals and objectives of ensuring sustainable growth of industry enterprises are defined. The peculiarity of the concept is that the goals of balanced growth of railway transport enterprises are reflected, firstly, in the context of the augmented real and virtual environment of their development in accordance with the economic, environmental and social motives for the growth of industry enterprises, and, secondly, in the areas of ensuring balanced growth of railway transport enterprises in the context of digital transformations in the industry. A system of scenarios for ensuring the balanced development of JSC “Ukrainian Railways” (inertial, fragmentary-adaptive, progressive-adaptive, coevolutionary-digital) is formed and tools for ensuring their sustainable growth are revealed depending on the degree of penetration of digital technologies into the industry and the desired level of balanced development of railway transport enterprises. Taking into account the expediency of ensuring an absolute balance of railway transport enterprises in order to form stable competitive positions in the market of transport and logistics services, it is indicated that it is advisable to use a coevolutionary digital scenario. Since the use of tools for this scenario of balanced development of railway transport enterprises will allow us to fully implement digital changes in the qualitative transformation of services, innovation and investment processes, and the formation of digital competencies of personnel of industry enterprises.

Keywords: *balanced development, railway transport enterprises, digitalization, concept, scenario system, tools.*

Постановка проблеми. В умовах забезпечення соціальної стабільності та поглиблення глобальних соціальних та екологічних деструктив разом з економічною ефективністю діяльності бізнес-суб'єктів позиціонується важливість урахування таких доміант розвитку, як досягнення екологічної рівноваги, що в сукупності формують основу концепції збалансованого господарювання. Попри задекларованість принципів сталого розвитку вітчизняних підприємств на

державному рівні, слід вказати на те, що наразі відсутнє комплексне бачення збалансованого зростання підприємств базових галузей економіки, зокрема залізничного транспорту. Незважаючи на відображення принципів сталого господарювання в стратегії розвитку АТ «Укрзалізниця», ці принципи не знайшли належного практичного втілення, і повноцінно не використовуються цифрові інструменти забезпечення збалансованого зростання підприємств галузі, ефективність застосування яких неодноразово була підтверджена в процесі використання світовими компаніями. З огляду на це, важливого значення набуває розроблення інструментарію забезпечення збалансованого розвитку АТ «Укрзалізниця» з урахуванням світового досвіду реалізації ініціатив сталого зростання залізничними компаніями. Оскільки використання такого роду інструментарію в практичній діяльності вітчизняних підприємств залізничного транспорту дозволить нівелювати дисбаланси їх діяльності і реалізувати цифровий потенціал зростання підприємств галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У працях вітчизняних вчених приділяється вагома увага питанню забезпечення сталого зростання бізнес-суб'єктів, у т.ч. і підприємств залізничного транспорту. Цій проблематиці присвятили свої публікації такі вчені-дослідники, як В. Дикань, М. Зверяков, Н. Каличева, М. Корінь, Л. Кривенко, В. Овчиннікова, І. Токмакова та ін. [1-12]. Зокрема наукові праці [11-12] присвячено дослідженню сучасних інструментів збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту в аспекті їх цифровізації. Віддаючи належне здобуткам науковців, слід зазначити, що в умовах трансформації середовища функціонування і реалізації ініціатив цифрової модернізації АТ «Укрзалізниця» доцільним є розроблення такого інструментарію забезпечення його збалансованого зростання, який міститиме як традиційні, так і цифрові інструменти

розвитку підприємств галузі.

Метою наукової статті є формування інструментарію забезпечення збалансованого зростання АТ «Укрзалізниця» з урахуванням глобальних трендів цифрової перебудови середовища його функціонування.

Виклад основного матеріалу. Наразі в науковому колі сформувалася низка підходів до класифікації та систематизації інструментів збалансованого розвитку соціально-економічних систем, у т.ч. підприємств залізничного транспорту. У роботі [8] автором визначено чотири основні групи інструментів:

адміністративні/регламентуючі; економічні; соціальної мотивації; організаційні. Автори монографії [4] виділяють методи управління збалансованим розвитком територіальної соціально-економічної системи за функціональним призначенням і об'єднують їх у такі групи: адміністративні, бюджетні, податкові, грошово-кредитні. Л. Кривенко [7] адміністративно-контрольні, правові та економічні інструменти доповнює групою соціальних важелів, які, на думку автора, можуть бути представлені інструментами морально-етичного впливу й переконання, до яких відносяться: освіта і виховання, доступність інформації, суспільний тиск, переговорні процеси й добровільні екологічні погодження. Д. Гузь [1] як найбільш вагомими інструменти забезпечення стійкого розвитку підприємств виділяє такі: ефективна система економічної безпеки; інформаційне та фінансове забезпечення; інноваційна, інвестиційна та маркетингова політика. При цьому автором зосереджено увагу насамперед на доцільності застосування такого інструменту, як економічна безпека, що обумовлено його роллю в забезпеченні високого рівня захищеності діяльності підприємства від ризиків зовнішнього середовища, що підвищує ефективність дії інших інструментів і покращує умови для стійкого розвитку.

У науковій праці [9] представлено систематизацію інструментів державного регулювання розвитку залізничного транспорту, яка враховує орієнтири розвитку галузі, і передбачає групування інструментів державної підтримки процесів формування стратегічних переваг за такими складовими розвитку залізничного транспорту, як інноваційна, інвестиційна, енергетична, екологічна, соціальна та міжнародна. Як першочергові напрями діяльності підприємств залізничного транспорту, що стануть базисом для економічного зростання за рахунок використання цифрових технологій, вченими виділено такі основні з них [11]: 1) розвиток клієнтського сервісу на основі використання цифрових комунікаційних каналів; 2) зміцнення партнерських відносин на базі цифрових платформ; 3) побудова прогнозів на основі Big Data; 4) реалізація кадрових стратегій, які полягають в постійному підвищенні кваліфікації працівників щодо формування компетенцій під потреби цифровізації галузі.

Отже, відзначаючи високий рівень наукових розробок щодо формування інструментарію забезпечення сталого розвитку підприємств залізничного транспорту, у т.ч. в аспекті їх цифровізації, слід вказати на те, що не знайшли належного відображення інструменти цифрової трансформації підприємств залізничної галузі як базису досягнення збалансованості їхньої діяльності, які активно використовуються у світовій практиці розвитку залізничних компаній.

Як свідчить світовий досвід, наразі цифрові технології розглядаються як дієвий інструмент досягнення як економічних, так і соціальних та екологічних цілей розвитку залізничного транспорту. Найбільш масштабними на сьогодні є інфраструктурні проекти розбудови транспортно-логістичної інфраструктури, обладнаної цифровими технологіями. Прискореними темпами відбувається розбудова цифровізованих високошвидкісних ліній, транспортних

коридорів і транспортно-логістичних хабів. Відтак наразі вже введена в експлуатацію перша у світі автоматизована високошвидкісна залізниця, що з'єднала Пекін і місто Чжанцзякоу. Завдяки використанню рухомого складу, оснащеного мобільним зв'язком 5G, бездротовими зарядними пристроями та «розумним» освітленням, що досягає максимальної швидкості руху в 350 км/год, вдалося скоротити час поїздки з понад 3 год до 47 хв [13]. Крім того, у Пекіні ведуться роботи щодо будівництва підземних транспортно-логістичних хабів, що створять можливості для пересадки пасажирів між поїздами метро і залізниць.

Також залізничними компаніями реалізується низка соціальних проектів, спрямованих на підвищення професійних якостей працівників і активізацію їхніх інтелектуальних здібностей, залучення та адаптацію нових співробітників, забезпечення соціальної захищеності працівників. Так, наприклад, Deutsche Bahn (Німеччина) у 2019 р. залучено близько 24 тис. нових працівників, у т.ч. машиністів, провідників, фахівців з електроніки та інформаційних технологій. Зокрема в концерні створено новий рекрутинговий відділ, що займається пошуком і наймом фахівців за межами Німеччини, зокрема в Іспанії, Італії, Греції, Північній Македонії, Сербії та Румунії. На 2020 р. Deutsche Bahn заплановано інвестиції в навчання співробітників у розмірі близько 500 млн євро. При цьому велика увага приділяється і створенню навчальних програм для підготовки персоналу до переходу на цифрові технології. Такі програми створені зокрема і для традиційних залізничних спеціальностей: чергових по станції, машиністів і провідників [14].

Викликають зацікавлення проекти модернізації залізничного транспорту, розроблені з урахуванням екологічних цілей його розвитку. Так, у Німеччині у 2018 р. відбувся запуск потяга Coradia iLint на водневих паливних елементах, у процесі руху якого здійснюються викиди в

навколишнє середовище лише у вигляді води та пару. Перші два потяги на водневому паливі з вересня 2018 р. експлуатуються в Нижній Саксонії. Місцева транспортна адміністрація LNVG планує з 2021 р. організувати рух 14 таких поїздів. Транспортне об'єднання регіону Рейн-Майн RMV (Німеччина) замовило в компанії Alstom 27 поїздів Coradia iLint, що дозволить мати найбільший у світі парк рухомого складу на водневому паливі. До реалізації цієї ініціативи поступово долучаються й інші країни. Зокрема в Нідерландах наприкінці вересня 2020 р. відбулося успішне випробування водневого поїзда Coradia iLint, що дозволило дійти висновку про ефективність заміни дизель-поїздів на неелектрифікованих лініях рухомим складом з водневими паливними елементами. Після Німеччини Нідерланди стали другою країною в Європі, де водневий поїзд Alstom зарекомендував себе як унікальне рішення для неелектрифікованих ліній [15].

Дирекцією залізниць Норвегії (Jernbanedirektoratet) на основі дослідження можливостей відмови від використання дизельної тяги на неелектрифікованих лініях з метою повного виключення викидів вуглекислого газу вказано на п'ять альтернативних рішень: водневе паливо, біогаз, біодизель і тягові акумуляторні батареї – з частковою електрифікацією лінії або за її повної відсутності. За результатами дослідження зроблено висновок про найбільш ефективне використання рухомого складу з тяговими акумуляторними батареями в поєднанні з частковою електрифікацією. Ця технологія визнана найбільш надійною, крім того, вона сумісна з наявною інфраструктурою: поїзди з тяговими акумуляторними батареями можуть рухатися по всій залізничній мережі Норвегії. Загалом планується скоротити викиди вуглекислого газу в атмосферу на 45 % до 2030 р. Ефективність використання таких дизель-поїздів визнано і Німеччиною, що заключила контракт з компанією Alstom на виготовлення і поставку 11 електропоїздів

Coradia Continental, розрахованих на живлення як від контактної мережі, так і акумуляторних батарей [16].

Вивчення сучасного стану підприємств залізничного транспорту України і особливостей впровадження цифрових технологій у галузі дозволило дійти висновку про поступову втрату стабілізаційних здатностей АТ «Укрзалізниця» і обмеженість наявних можливостей щодо забезпечення його цифрової трансформації і модернізації. Виникнення такого роду негативних тенденцій зумовлено як погіршенням технічної та технологічної оснащеності підприємств галузі і відповідно якості транспортно-логістичного обслуговування, так і зниженням інвестиційного та кредитного рейтингів АТ «Укрзалізниця» і рівня кадрового забезпечення його діяльності. Все це вказує на невизначеність цілей та інструментів цифрової модернізації послуг, інвестиційних та інноваційних процесів і компетенцій персоналу АТ «Укрзалізниця» і відповідно зумовлює потребу комплексного застосування сучасних цифрових рішень у сфері залізничного транспорту як базису забезпечення збалансованого розвитку підприємств галузі. З огляду на особливості середовища функціонування підприємств залізничного транспорту і потребу гармонізації різновекторних цілей їх діяльності, доцільним є розроблення концепції забезпечення збалансованого зростання АТ «Укрзалізниця», в основу якої слід покласти принцип полікритеріальної узгодженості цілей його сталого зростання (рис. 1). Останній реалізується завдяки відображенню цілей у розрізі доповненого реального і віртуального середовища розвитку АТ «Укрзалізниця» відповідно до економічних, екологічних та соціальних мотивів його зростання, а також за напрямками забезпечення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах реалізації цифрових перетворень у галузі.

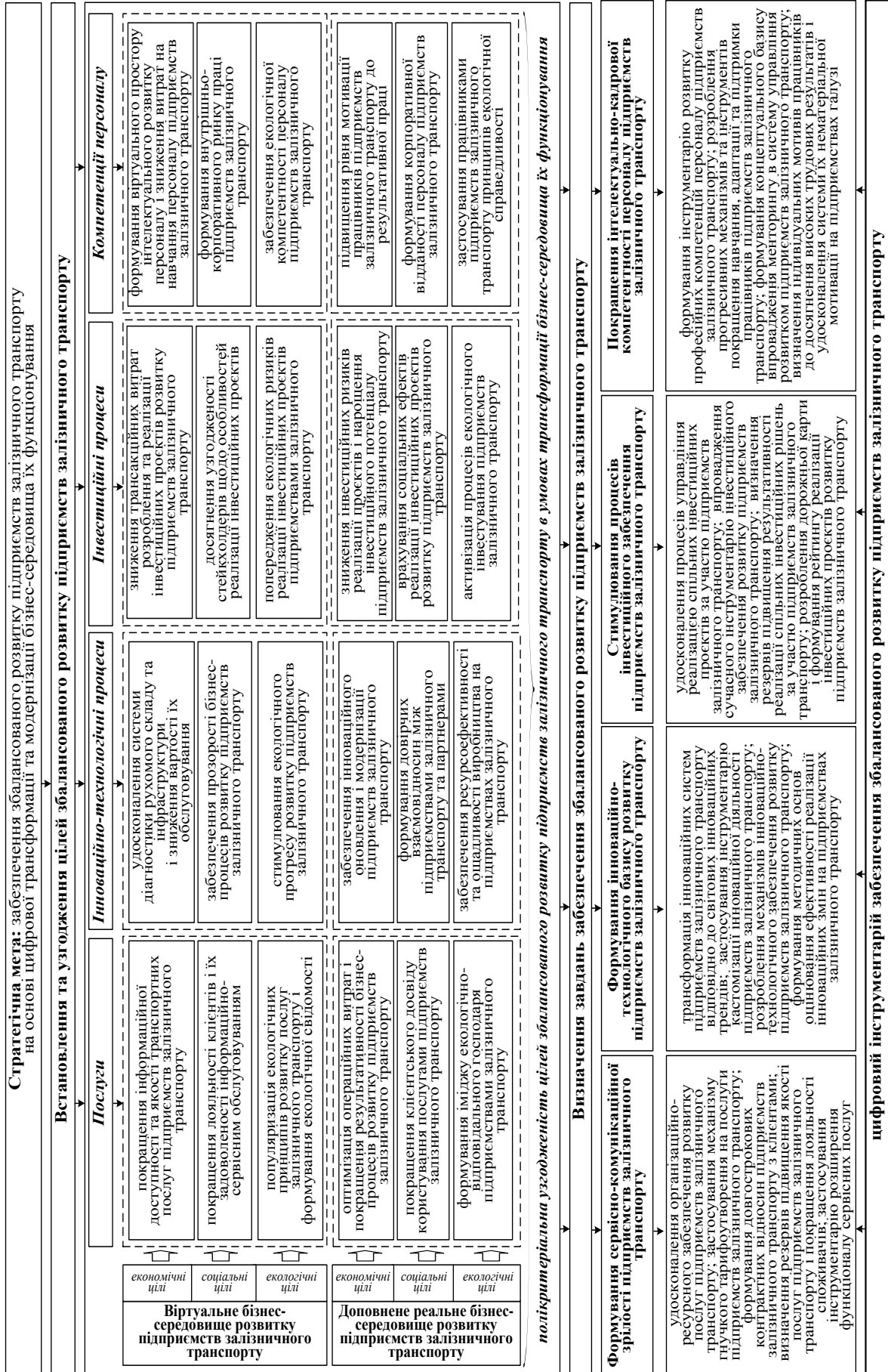


Рис. 1. Концептуальні положення забезпечення збалансованого розвитку АТ «Укрзалізниця»

Слід зазначити, що досягнення цілей збалансованого зростання АТ «Укрзалізниця» потребує вирішення низки важливих завдань:

1) формування сервісно-комунікаційної зрілості АТ «Укрзалізниця», що ґрунтується на удосконаленні організаційно-ресурсного забезпечення розвитку послуг підприємств залізничного транспорту; застосуванні механізму гнучкого тарифоутворення на послуги підприємств залізничного транспорту; формуванні довгострокових контрактних відносин підприємств залізничного транспорту з клієнтами; визначенні резервів підвищення якості послуг підприємств залізничного транспорту і покращенні лояльності споживачів; застосуванні інструментарію розширення функціоналу сервісних послуг тощо;

2) формування інноваційно-технологічного базису розвитку АТ «Укрзалізниця» за рахунок трансформації інноваційних систем підприємств залізничного транспорту відповідно до світових інноваційних трендів; застосування інструментарію кастомізації інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту; розроблення механізмів інноваційно-технологічного забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту; формування методичних основ оцінювання ефективності реалізації інноваційних змін на підприємствах залізничного транспорту тощо;

3) стимулювання процесів інвестиційного забезпечення АТ «Укрзалізниця», що потребує удосконалення процесів управління реалізацією спільних інвестиційних проектів за участю підприємств залізничного транспорту; впровадження сучасного інструментарію інвестиційного забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту; визначення резервів підвищення результативності реалізації спільних інвестиційних рішень за участю підприємств залізничного

транспорту; розроблення дорожньої карти і формування рейтингу реалізації інвестиційних проектів розвитку підприємств залізничного транспорту тощо;

4) покращення інтелектуально-кадрового забезпечення АТ «Укрзалізниця», що пов'язано з формуванням інструментарію розвитку професійних компетенцій персоналу підприємств залізничного транспорту; розробленням прогресивних механізмів та інструментів покращення навчання, адаптації та підтримки працівників підприємств залізничного транспорту; формуванням концептуального базису впровадження менторингу в систему управління розвитком підприємств залізничного транспорту; визначенням індивідуальних мотивів працівників до досягнення високих трудових результатів і удосконаленням системи їх нематеріальної мотивації тощо.

Ефективність реалізації визначених завдань забезпечення збалансованого розвитку АТ «Укрзалізниця» у значній мірі залежить від дієвості застосовуваного інструментарію і його відповідності глобальним трендам модернізації залізничної галузі. Для успішного вибору цифрових інструментів забезпечення збалансованого зростання підприємств залізничного транспорту доцільним є застосування системи сценаріїв, що в якості критерію вибору інструментів визначає міру проникнення цифрових технологій у діяльність підприємств галузі (інерційний, фрагментарно-адаптивний, прогресивно-адаптивний, коеволюційно-цифровий). Вибір сценарію, у свою чергу, залежить від поточного рівня та бажаного стану збалансованості цілей та інструментарію сталого зростання АТ «Укрзалізниця». Відтак збереження досягнутого рівня збалансованості розвитку підприємств залізничного транспорту передбачає застосування інерційного сценарію, що зорієнтований на ситуативне впровадження доступних технологічних

рішень у діяльність підприємств галузі. Досягнення задовільного рівня збалансованості розвитку підприємств залізничного транспорту потребує застосування фрагментарно-адаптивного сценарію, що відповідно передбачає фрагментарне впровадження сучасних технологічних рішень, спрямованих на вирішення окремих проблем розвитку підприємств галузі. Прогресивно-адаптивний сценарій забезпечення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту, що передбачає впровадження технологічних рішень у діяльність підприємств галузі з метою стабілізації їх діяльності, доцільно використовувати у випадку досягнення достатнього рівня збалансованості. Коеволюційно-цифровий сценарій забезпечення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту передбачає впровадження новітніх комплексних та локальних цифрових рішень залежно від пріоритетів розвитку підприємств галузі і потреби забезпечення їх цифрової когерентності. Його практичне впровадження надасть змогу досягти абсолютної збалансованості розвитку підприємств залізничного транспорту.

З огляду на доцільність забезпечення абсолютної збалансованості розвитку АТ «Укрзалізниця» з метою формування стійких конкурентних позицій на ринку транспортних послуг потребує застосування коеволюційно-цифровий сценарій. Оскільки практичне застосування інструментів зазначеного сценарію дозволить повноцінно реалізувати цифрові зміни щодо якісної трансформації послуг, інноваційних та інвестиційних процесів і формування цифрових компетенцій персоналу АТ «Укрзалізниця».

Зокрема забезпечення збалансованого розвитку послуг підприємств залізничного транспорту передбачає застосування таких інструментів як цифрові транспортно-логістичні коридори за участю

підприємств залізничного транспорту, цифрові платформи розвитку вантажних і пасажирських перевезень і управління активами підприємств галузі, механізми інтерактивної взаємодії зі стейкхолдерами з урахування їх потреб, цифрові сервіси аналізу потреб клієнтів, система організаційно-ресурсного забезпечення цифрових змін тощо. Активізація процесів інноваційно-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту потребує впровадження таких інструментів як моделі відкритих інновацій за участю підприємств залізничної галузі, новітні рішення діагностики та управління рухомим складом, інтелектуальні карти залізничної мережі і цифрові рішення її діагностики, цифрові лабораторії і виробництва для потреб підприємств залізничного транспорту, цифрові платформи інноваційно-технологічного співробітництва підприємств галузі тощо. Стимулювання процесів інвестиційного забезпечення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту стає можливим завдяки використанню таких інструментів як механізм управління реалізацією спільних інвестиційних проектів за участю підприємств галузі, проактивне управління реалізацією спільних інвестиційних проектів за участю підприємств залізничного транспорту, методичне забезпечення оцінювання пріоритетності інвестування бізнес-сегментів розвитку підприємств галузі, корпоративні венчурні фонди інвестування стартап-проектів на підприємствах залізничного транспорту тощо. Розвиток компетенцій персоналу як базису інтелектуально-кадрового забезпечення збалансованого зростання підприємств залізничного транспорту передбачає застосування таких інструментів як програми формування і розвитку цифрових компетенцій персоналу підприємств галузі, цифрові платформи управління персоналом підприємств залізничного транспорту, системи нематеріальної мотивації

персоналу підприємств галузі з урахуванням їх домінуючих цінностей і потреб, цифрові інструменти управління адаптацією персоналу підприємств залізничного транспорту, зокрема менторинг, тощо.

Висновки. Таким чином, розроблено концепцію забезпечення збалансованого розвитку АТ «Укрзалізниця», в межах якої розкрито стратегічну мету, основні цілі та завдання забезпечення сталого зростання підприємств галузі. Визначено сценарії забезпечення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту, що розкривають інструменти забезпечення їх сталого зростання залежно від міри проникнення цифрових технологій у галузь і запланованого рівня збалансованості розвитку АТ «Укрзалізниця». Зазначено, що практичне втілення концепції та системи сценаріїв забезпечення збалансованого зростання АТ «Укрзалізниця» дозволить ґрунтовно підійти до вибору стратегії та інструментів реалізації цифрових змін у галузі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Гузь Д. О. Формування стратегії забезпечення стійкого економічного розвитку підприємств туристичної сфери : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Одеський національний університет імені І. І. Мечникова. Одеса, 2018. 217 с.

2 Дикань В. Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 49. С. 11 – 18.

3 Дикань В.Л., Соломніков І.В. Інжиніринго-маркетинговий центр інноваційних технологій як основа активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. Вип. 57. С. 9-20.

4 Зверяков М.І., Ковальов А.І., Сментина Н.В. Стратегічне планування

збалансованого розвитку територіальних соціально-економічних систем в умовах децентралізації: монографія. Одеса: ОНЕУ, 2017. 175 с.

5 Каличева Н.Є. Концептуальні положення управління еколого-економічним розвитком підприємств залізничного транспорту. *Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2020. Вип. 43. С. 110-113.

6 Корінь М.В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2019. 401 с.

7 Кривенко Л. В. Соціально-економічні інструменти забезпечення сталого розвитку. *Механізм регулювання економіки*. 2011. № 2. С. 33-37.

8 Половян А. В. Типологія інструментарія сбалансованого розвитку економічних систем. *Вісник Донбаської державної машинобудівної академії*. 2012. № 1 (26). С. 196-201.

9 Токмакова І. В., Овчиннікова В. О., Корінь М. В. Напрямки та інструменти державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. Вип. 69. С. 114-127.

10 Токмакова І. В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2015. 403 с.

11 Овчиннікова В.О., Торопова В.І. Розвиток підприємств залізничного транспорту України в умовах цифровізації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 68. С. 175-181.

12 Токмакова І. В., Чередниченко О. Ю., Войтов І. М., Паламарчук Я.С. Цифрова трансформація залізничного транспорту як фактор його інноваційного розвитку. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 68. С. 125-134.

13 В Китае открыта первая в мире автоматизированная ВСМ, связывающая города проведения игр зимней

Олимпиады 2022. *Железные дороги мира* : веб-сайт. URL : http://www.zdmira.com/news/vpekinestroitsa_krupne_jsijvaziipodzemnyjtransportno-peresadocnyjuzel (дата обращения: 05.10.2020)

14 Железные дороги Германии увеличивают штат и вкладывают 500 млн евро в обучение сотрудников. *Железные дороги мира* : веб-сайт. URL : http://www.zdmira.com/news/zeleznyedorogi_germaniiuvelicivautstativkladyvaut500mlnevrovobuceniesotrudnikov (дата обращения: 08.10.2020).

15 В Голландии успешно випробуваний водневий поїзд. *Главком*: веб-сайт. URL : https://glavcom.ua/new_energy/news/v-gollandiji-uspishno-viprobuvaniy-vodneviy-rojizd-708653.html (дата звернення: 12.10.2020).

16 В Норвегии выбрали тяговые аккумуляторные батареи на замену дизельной тяге. *Железные дороги мира* : веб-сайт. URL : <http://www.zdmira.com/news/vnorvegiivybralitagovyeakkumulatornyebatareinazamenudizelnojtage> (дата обращения: 15.10.2020).

REFERENCES

1 Huz, D. O. Formuvannia stratehii zabezpechennia stiikoho ekonomichnoho rozvytku pidpriemstv turystychnoi sfery [Formation of a strategy for ensuring sustainable economic development of tourism enterprises], Doctor's Thesis, Economics and business management. Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport, 2019.

2 Dykan V.L. (2015) Kompleksnyj pidkhid do upravlinnia stijkym rozvytkom pidpriemstv mashynobuduvannia [Integrated approach to managing the sustainable development of mechanical engineering enterprises], *Bulletin of the Economics of Transport and Industry*, vol. 49. pp. 11-18.

3 Dykan V.L., Solomnikov I.V.

(2017) Inzhynirynho-marketynhovyy tsentr innovatsiynykh tekhnolohiy yak osnova aktyvizatsiyi innovatsiyno-investytsiynoho potentsialu pidpriemstv zaliznychnoho transportu [Engineering and marketing center of innovative technologies as a basis for activation of innovation and investment potential of railway enterprises], *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 57, pp. 9-20.

4 Zvieriakov M.I., Kovalov, A.I. and Smentyna, N.V. Stratehichne planuvannia zbalansovanoho rozvytku terytorialnykh sotsialno-ekonomichnykh system v umovakh detsentralizatsii [Strategic planning of balanced development of territorial socio-economic systems in conditions of decentralization]. Odesa: ONEU, 2017.

5 Kalycheva N.Ye. (2020) Kontseptualni polozhennia upravlinnia ekoloho-ekonomichnym rozvytkom pidpriemstv zaliznychnoho transportu [Conceptual provisions of the management of ecological and economic development of railway transport enterprises], *Scientific Bulletin of the International Humanitarian University. Series: Economics and management*, vol. 43. pp. 110-113.

6 Korin' M.V. Rozvytok infrastruktury zaliznychnoho transportu v umovakh transkordonnoho spivrobitnytstva [Development of railway transport infrastructure in the context of cross-border cooperation]. Kharkiv: USURT, 2019.

7 Kryvenko L.V. (2011) Sotsialno-ekonomichni instrumenty zabezpechennia staloho rozvytku [Socio-economic instruments for sustainable development], *Mechanism for regulating the economy*, vol. 2, pp. 33-37.

8 Polovian A.V. (2012) Tipologiya instrumentariya sbalansirovannogo razvitiya ekonomicheskikh sistem [Typology of tools for balanced development of economic systems], *Bulletin of the Donbass State Machine-Building Academy*, vol. 1, pp. 196-201.

9 Tokmakova I.V., Ovchynnikova V. O. and Korin' M.V. (2020) Napriamky ta instrumenty derzhavnoho rehuliuвання

stratehichnoho rozvytku zaliznychnoho transportu [Directions and tools of state regulation of strategic development of railway transport]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 69, pp. 114-127.

10 Tokmakova I.V. *Zabezpechennia harmonijnoho rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy* [Ensuring the harmonious development of railway transport in Ukraine]. Kharkiv: USURT, 2015.

11 Ovchynnikova V.A., Toropova V.I. (2019) Rozvytok pidpryyemstv zaliznychnoho transportu Ukrayiny v umovakh tsyfrovizatsiyi [Development of railway enterprises of Ukraine in the conditions of digitalization]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 68, pp. 175-181.

12 Tokmakova I.V., Cherednichenko O.J., Voitov I.M., Palamarchuk Y.S. (2019) Tsyfrova transformatsiya zaliznychnoho transportu yak faktor yoho innovatsynoho rozvytku [Digital transformation of railway transport as a factor of its innovative development]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 68, pp. 125-134.

13 *Railways of the world: website*

(2019), China has opened the world's first automated HSR connecting the host cities of the 2022 winter Olympics, available at: http://www.zdmira.com/news/vpekinestroitsa_krupnejsijvaziipodzemnyjtransportno-peresadocnyjuzel (Accessed 5 Oct 2020).

14 *Railways of the world: website* (2019), German Railways increase staff and invest 500 million euros in employee training, available at: http://www.zdmira.com/news/zeleznyedorogi_germaniiuvelicivautstavivkladyvaut500mlnev_rovobuceniesotrudnikov (Accessed 8 Oct 2020).

15 *glavcom.ua: website* (2020), Hydrogen train successfully tested in Holland, available at: https://glavcom.ua/new_energy/news/v-gollandiji-uspishno-viprobuvaniy-vodneviy-pojizd-708653.html (Accessed 12 Oct 2020).

16 *Railways of the world: website* (2020), In Norway, traction batteries were chosen to replace diesel traction, available at: http://www.zdmira.com/news/vnorvegiivybra_litagovyeakkumulatormyebatareinazamenudiz_elnojtage (Accessed 15 Oct 2020).

УДК 338

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ВИРОБНИЦТВА ЗА УМОВ ФОРМУВАННЯ КРЕАТИВНОГО СЕРЕДОВИЩА НА ПІДПРИЄМСТВІ

*Каличева Н.Є., д.е.н., доцент,
Маслова В.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена питанням взаємозв'язку креативності та соціально-економічного розвитку підприємства в умовах мінливого ринкового середовища. Розглянуто та доведено доцільність формування креативного середовища на підприємстві для забезпечення його конкурентоспроможності на основі інноваційного розвитку. Сформульовано чинники, які гальмують формування конкурентного середовища на вітчизняних підприємствах. Визначено основні фактори впливу креативного середовища на організацію виробничого процесу. Встановлено, що виробнича структура підприємства повинна бути стійкою до зовнішніх впливів та гнучкою до будь-яких змін, які необхідні для забезпечення ефективного розвитку підприємства.

Ключові слова: ринкові умови, інноваційний розвиток, креативність, інтелектуальний потенціал, виробнича структура підприємства, організаційна гнучкість, стабільність

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ КРЕАТИВНОЙ СРЕДЫ НА ПРЕДПРИЯТИИ

*Каличева Н.Е., д.э.н., доцент,
Маслова В.А., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена вопросам взаимосвязи креативности и социально-экономического развития предприятия в условиях меняющейся рыночной среды. Рассмотрена и доказана целесообразность формирования креативной среды на предприятии для обеспечения его конкурентоспособности на основании инновационного развития. Сформулированы факторы, тормозящие формирование конкурентной среды на отечественных предприятиях. Определены основные факторы влияния креативной среды на организацию производственного процесса. Установлено, что производственная структура предприятия должна быть устойчивой к внешним воздействиям и гибкой к любым изменениям, которые необходимы для обеспечения эффективного развития предприятия.

Ключевые слова: рыночные условия, инновационное развитие, креативность, интеллектуальный потенциал, производственная структура предприятия, организационная гибкость, стабильность

IMPROVEMENT THE ORGANIZATION OF PRODUCTION UNDER THE CONDITIONS FORMATION OF THE CREATIVE ENVIRONMENT AT THE ENTERPRISE

*Kalicheva N.E., doctor of economic sciences, associate professor,
Maslova V.O., candidate of economic sciences, associate professor (USURT)*

At present, the development of the world economy has reached a new stage, characterized by a significant impact on it intellectual labor, the latest technologies, the achievements of science and culture, innovation, information systems and other globalized challenges. The main feature of the modern enterprise is the combination of different technological areas, which are formed on the basis of several technologies and characterized by a wide range of products that are manufactured. This feature of the enterprise leads to the creation of a more flexible management structure by increasing the employee's role in the organization of the production process by using his intellectual capital, talent, creative thinking, which forms a creative environment in the enterprise. The creative environment of an enterprise is the creation of special conditions necessary for intensifying the creative activity of all its employees for the production of different creative ideas, their evaluation, selection in order to develop and implement different creative decisions in the production process, which will provide the enterprise with effective innovative development and maintaining competitive positions in market. Creating a creative environment in the enterprise, creativity acts not only as an object of management, but also as a way of ensuring efficiency gains, as a basis for innovative development, a way of management, a method of harnessing existing potential, including intellectual. The production structure of the enterprise must have some resistance to the effects of the environment, while remaining flexible to any changes that are necessary to ensure the effective development of the enterprise in today's dynamic market conditions. Significant organizational transformations that creative activity can bring to the production process at an enterprise must be carefully considered to determine their feasibility and effectiveness, which will help to make optimal decisions in the organization of production. After all, creative solutions must be such that the company can implement them without sacrificing their own stability.

Keywords: *market conditions, innovative development, creativity, intellectual potential, enterprise production structure, organizational flexibility, stability*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На даний час розвиток світової економіки вийшов на новий етап, який характеризується значним впливом на неї інтелектуальної праці, новітніх технологій, здобутків науки та культури, інновацій, інформаційних систем та інших глобалізованих викликів [1].

За таких умов сучасний розвиток підприємства має ґрунтуватися не лише на вмінні продуктивно вести господарську діяльність, але й на спроможності бути

ініціативним і креативним для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності бізнесу. Адаптація уміння правильної реалізації креативних думок та задумів у виробництві є обов'язковою умовою оптимального розвитку підприємства в мінливих ринкових умовах. За таких умов керівництво змушене переглянути та вдосконалити організаційну структуру виробництва для того, щоб розроблення та впровадження нових ідей можна було легко запровадити в процеси створення, виготовлення та

удосконалення продукції з метою оптимізації виробничої та креативної діяльності підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання організації виробництва на підприємствах в умовах постійних змін зовнішнього середовища, його динаміки та нестабільності розкрито у багатьох наукових дослідженнях, серед яких роботи Ващенко А. А., Дорошка В. В., Диканя В. Л., Кириченка Д. О., Хвостіної І. М., Явдак М. Ю. та ін. [2-8]. У своїй роботі ці науковці розглядають теоретичні та прикладні проблеми організації виробництва в умовах змін, які відбуваються на даний час у світовому економічному середовищі. Але, не дивлячись на вагомий теоретико-практичний напрацювання в цій царині, не всі аспекти діяльності підприємств було досліджено, особливо при використанні принципів креативного ведення виробничої діяльності.

Мета статті полягає у формуванні підходів щодо удосконалення організації виробництва на підприємстві для успішної реалізації креативних інноваційних ідей у його господарській діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасній економічній системі, коли ринок перевантажений різними товарами та послугами, перед підприємствами постає гостра проблема утриматися на ньому. Це стає можливим лише за умов спроможності створювати та реалізовувати новації шляхом використання творчого потенціалу суспільства у взаємозв'язку з фінансовими способами стимулювання інноваційної діяльності. За таких умов успішне функціонування підприємства залежить, в першу чергу, від спроможності організаційно-управлінської системи забезпечити рівновагу між творчістю та ефективністю в процесі організації виробничого процесу [9]. Отже, забезпечення комерційного успіху підприємства має прямий зв'язок зі

способами та методами формування конкурентного середовища, як одного зі способів адаптації організації до динамічного зовнішнього впливу.

Необхідно зазначити, що вплив сучасних чинників розвитку суспільства таких як інтеграція, трансформація та глобалізація призводить до потреби перегляду системи управління на підприємстві. Так організація довгострокового виробничого процесу із використанням стабільної виробничо-технічної бази та випуском сталої номенклатури продукції і послуг вже не забезпечить ефективного перспективного положення підприємства на ринку. Сучасна економічна ситуація вимагає, щоб підприємство використовувало більш нову управлінську модель, в основу якої має бути покладено інноваційні методи та підходи відносно управління його виробничою діяльністю із використанням інтелектуального капіталу. Адже, на даний час, суть новітньої парадигми організації виробничого процесу підприємства заключається у постійній його інтенсифікації шляхом генерування нових ідей, запровадження новацій, створення умов для забезпечення динамічного розвитку та ін. [10].

Потрібно зазначити, що основною рисою функціонування сучасного підприємства є поєднання різних технологічних напрямів, які формуються на базі кількох технологій та характеризуються широким діапазоном продукції, яка виготовляється [11]. Така особливість роботи підприємства призводить до створення більш гнучкої управлінської структури через збільшення ролі працівника в організації виробничого процесу шляхом використання його інтелектуального капіталу, таланту, креативного мислення, що формує креативне середовище на підприємстві [12].

Креативне середовище підприємства – це створення особливих умов, необхідних для активізації творчої

діяльності всіх його працівників для продукування різних креативних ідей, їхньої оцінки, відбирання з метою розроблення та реалізації різних креативних рішень у виробничий процес, що забезпечить підприємству ефективний інноваційний розвиток та утримання конкурентних позицій на ринку.

Більшість підприємств формує креативне середовище виходячи з професійності та інтелектуального потенціалу наявних трудових ресурсів шляхом стимуляції творчості, створення відповідного морально-психологічного клімату в колективі, введенням відповідної мотивації, «креативного покарання» тощо.

Взагалі формування креативного середовища базується на наступних чинниках:

- діяльність підприємства має ґрунтуватися на економічній доцільності через реалізацію творчого потенціалу при розробці або організації виробництва принципово нової послуги, продукції, інформації тощо;

- наявність «творчої особистості», як гаранта стійкості та процвітання, в соціально-виробничому організмі підприємства;

- спроможність сформувати нову кон'юнктуру ринку шляхом виробництва якісно нових науковмісних товарів чи послуг.

Таким чином, здатність підприємства забезпечити інноваційний розвиток шляхом виробництва нової креативної продукції, яка ґрунтується на базі останніх наукових розробок і досягнень та дає можливість задовольнити запити клієнта, зменшити суспільно необхідні витрати на виробництво, є однією з основних складових сучасних ринкових відносин, що забезпечує його конкурентні переваги

на ринку. Та, на жаль на даний час більшість вітчизняних підприємств неготові використовувати креативність у своїй діяльності та досить повільно впроваджують будь-які інноваційні заходи [13]. Це пов'язано, в першу чергу, зі страхом змінити звичний ритм роботи, небажанням докладати зусиль, в тому числі фінансових, на навчання персоналу та ризиком здійснювати капіталовкладення в оновлення при наявній нестабільній політико-економічній ситуації в країні (рис. 1). Але ринок не стоїть на місці, він постійно та динамічно розвивається, тому керівництву підприємства, якщо воно бажає бути успішним на ринку, необхідно змінювати підходи до ведення господарської діяльності. Тим більше, що провідна частина персоналу підприємства спроможна зробити значний внесок в його розвиток шляхом внесення та реалізації різних креативних та інноваційних рішень в організацію процесу виготовлення продукції чи надання послуг.

При формуванні креативного середовища на підприємстві творчість виступає не лише як об'єкт управління, але й як спосіб забезпечення зростання ефективності, як основа інноваційного розвитку, спосіб управління, метод використання наявного потенціалу, в тому числі інтелектуального [14].

Втілення креативних ідей в процес організації виробництва зумовлює потребу у забезпеченні його гнучкості за рахунок:

- постійного покращення якості на всіх стадіях виробництва;

- сприяння збільшенню продуктивності та ефективності праці;

- збільшення організаційної гнучкості та можливості до адаптації.

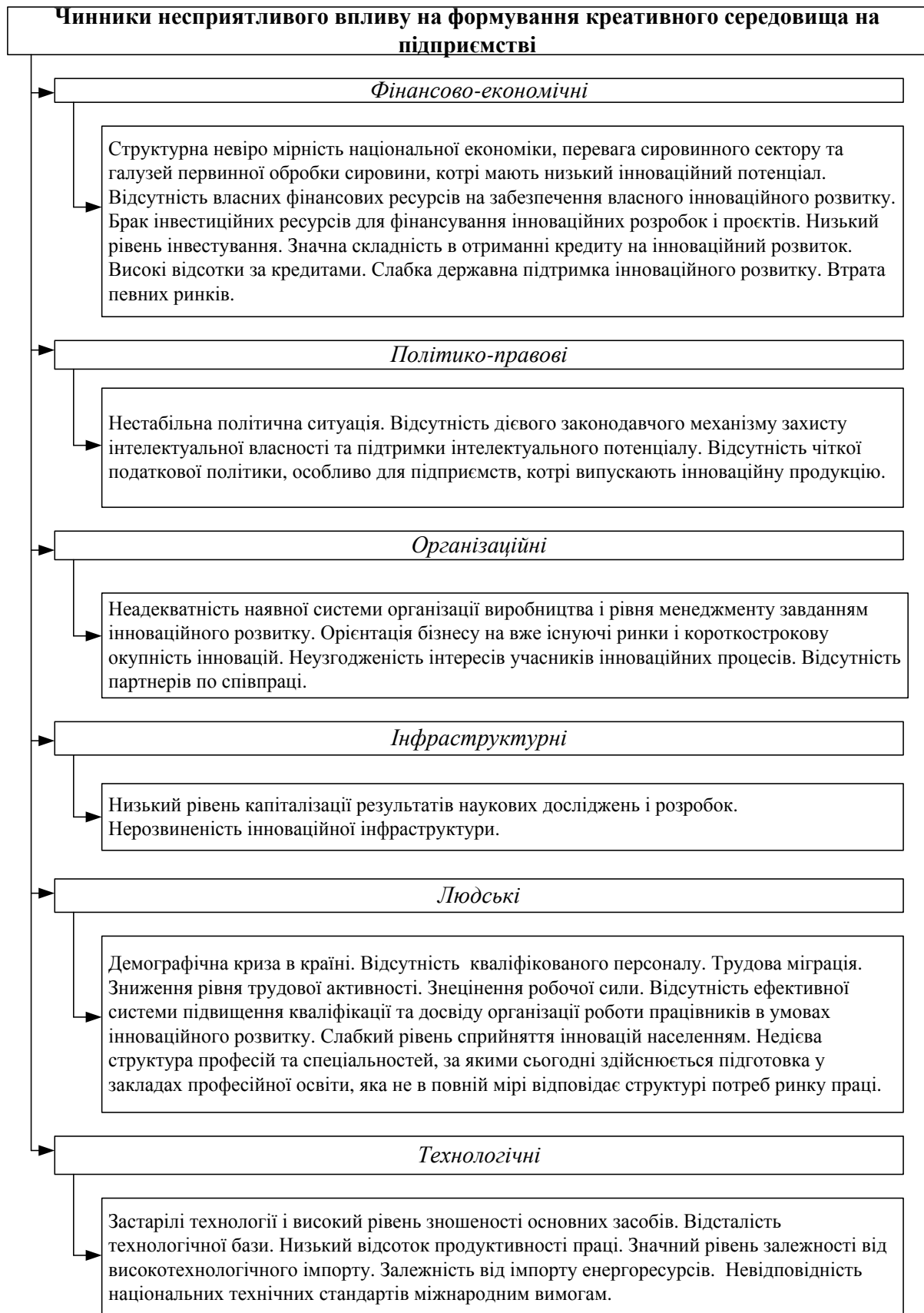


Рис. 1. Чинники, які гальмують формування конкурентного середовища на вітчизняних підприємствах

З точки зору організації виробництва забезпечення гнучкості виробничого процесу є тим чинником, котрий сприяє реалізації креативних та інноваційних рішень в форми та методи господарювання на підприємстві. Зокрема, гнучкість про формуванні асортиментної політики дозволяє змінювати асортимент продукції чи послуг, виходячи з аналізу потреб споживачів та динаміки кон'юнктури ринку. Зміна організаційної структури підприємства пов'язана із побудовою адаптивних структур управління та можливістю інтеграції з іншими суб'єктами господарювання, що допоможе йому вижити при несприятливому впливі зовнішнього середовища. Роль фінансової гнучкості заключається в управлінні капіталом, забезпеченні ліквідності активів та проведенні інших фінансових заходів в умовах економічної нестабільності. Відносно виробничої гнучкості, то її забезпечення реалізується через спроможність до швидкої перебудови

технологічних процесів на випуск нового виду продукції, наявність відповідного технологічного рівня обладнання, спроможного виконати необхідні техніко-технологічні завдання та забезпечити високий рівень інтеграції виробничого процесу (рис. 2).

Також, необхідно звернути увагу на те, що підвищення рівня гнучкості виробництва може призвести до зниження рівня керування ним. Це пов'язане із потребою постійно вносити управлінські та організаційні зміни у виробництво, що може призвести до його дезорганізованості. Тому, необхідно обмежувати ступінь гнучкості, розробляючи та впроваджуючи конкретні варіанти виробничих рішень відповідно до стратегічних завдань розвитку підприємства. Виробнича діяльність підприємства має бути збалансованою за рахунок тісного взаємозв'язку всіх його підсистем кадрової, виробничої, технічної та технологічної підготовки виробництва [15].

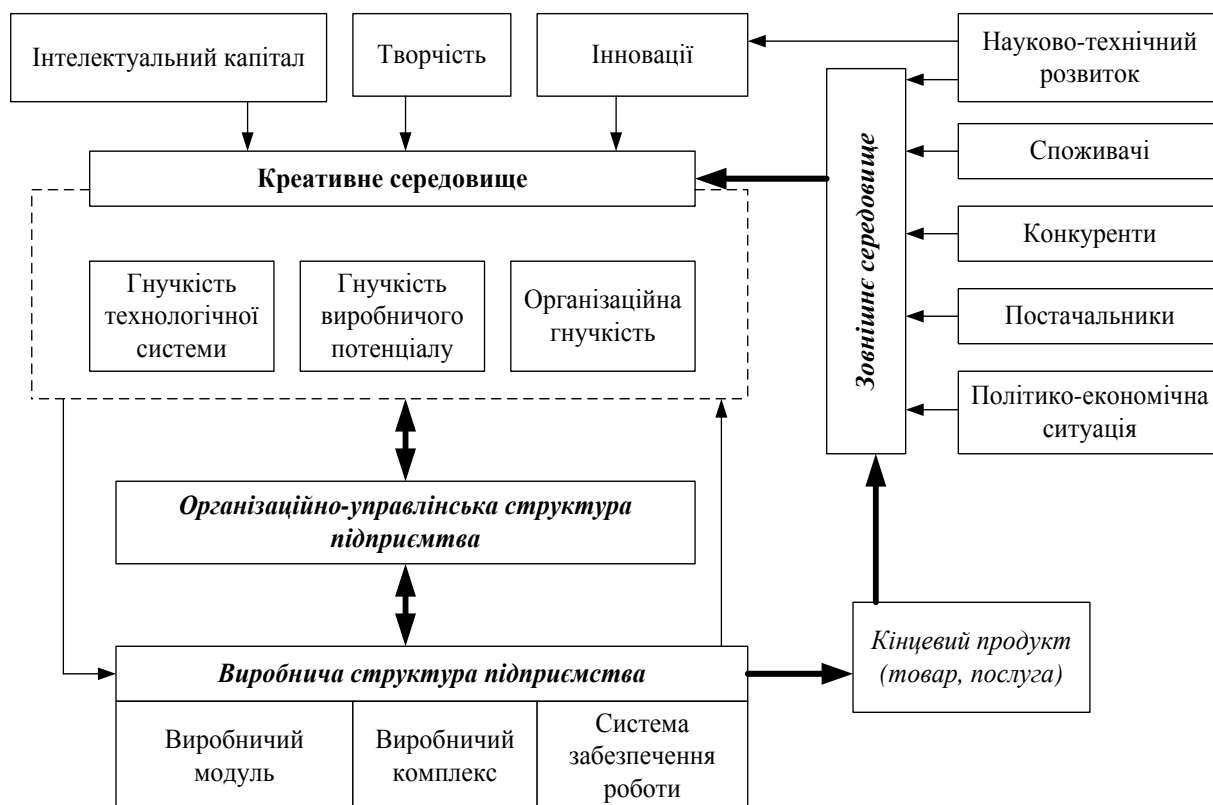


Рис. 2. Вплив креативного середовища на організацію виробничого процесу

Таким чином, виробнича структура підприємства повинна мати певну стійкість до впливів зовнішнього середовища, при цьому залишаючись гнучкою до будь-яких змін, які необхідні для забезпечення ефективного розвитку підприємства в сучасних динамічних ринкових умовах.

Суттєві організаційні перетворення, які може внести креативна діяльність у виробничий процес на підприємстві, мають бути ретельно продуманими для визначення їх доцільності та ефективності, що сприятиме прийняттю оптимальних рішень при організації виробництва. Адже креативні рішення мають бути такими, щоб підприємство змогло їх реалізувати без шкоди для власної стабільності. Тому при внесенні змін у виробничий процес потрібно максимально використовувати наявні технологічні процеси, виробничу потужність обладнання та трудовий потенціал працівників, вчасно вносити корективи, допомагати усунути простої, сприяти зниженню кількості браку, слідкувати за ходом допоміжних та обслуговуючих процесів, налагодити нормальне матеріально-технічне забезпечення, знаходити можливість реалізації невикористаних резервів, оптимізувати робочий час і т.д. Адже уміння підприємства бути гнучким відносно впливу зовнішнього середовища за рахунок рекомбінування та переконфігурації дасть йому можливість забезпечити стабільне функціонування в мінливих ринкових умовах.

Висновки. У світовій економіці відбувається трансформація моделей ведення бізнесу за рахунок зростання ролі креативності при розробленні та реалізації бізнес-процесів, що призводить до зміни парадигми функціонування сучасного підприємства. Тому, підприємство має змінити підходи відносно організації виробничого процесу шляхом створення атмосфери сприятливої для формування

креативного середовища, активного запровадження інновацій та інших чинників, адже вітчизняні підприємства є досить консервативними, особливо їхня виробнича структура. Це призводить до виникнення значного дисбалансу між ідеєю та процесом її реалізації у виробництві.

Звісно – бізнес має розвиватися, що в сучасних умовах неможливо здійснити без інновацій та креативних ідей. Тому необхідно креативні рішення ретельно продумувати, визначати їхню доцільність і необхідність для підприємства та, використовуючи наявні виробничі потужності, реалізовувати. Адже можливість підприємства виготовити товар, який задовольнить всі запити споживачів, дозволить сформувати позитивний імідж, підвищити конкурентоспроможність, збільшити прибуток та домогтися певної економічної стабільності на ринку в сучасних мінливих ринкових умовах.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В. Л. Концепція інноваційного розвитку економіки України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. Вип. 52. С. 9-20.
2. Ващенко А. А. Організація виробництва в умовах мінливого внутрішнього та зовнішнього середовища функціонування машинобудівних підприємств. *Ефективна економіка*. 2015. № 3. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2015_3_79 (дата звернення: 20.04.2020)
3. Власова А. В., Тимошенко А. О. Організація виробництва у часі як складова бережливого виробництва. *Нові технології*. 2013. № 3-4. С. 142-146.
4. Дорошко В. В. Організація виробництва за допомогою імітаційного моделювання операцій. *Відповідальна економіка*. 2012. Вип. 4. С. 41-42.

5. Дикань В. Л., Толстова А. В. Розвиток економіки України на основі принципу рівноправності відносин держави, бізнесу та суспільства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 63. С. 9-19.

6. Кириченко Д. О. Інструменти вдосконалення виробництва на підприємствах машинобудування. *Проблеми економіки*. 2010. № 4. С. 92-97.

7. Хвостіна І. М. Вдосконалення організації виробництва в умовах інноваційного розвитку підприємств. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2014. № 2(1). С. 68-73.

8. Явдак М. Ю. Організація планування виробництва нової продукції машинобудівного підприємства. *Бізнес Інформ*. 2012. №9. С. 225-229.

9. Дикань В. Л. Українська модель економічної системи як нова концепція розвитку національної економіки. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. Вип. 44. С.11-17.

10. Каличева Н. Є., Алексеєнко В.І. Роль інноваційних процесів у забезпеченні конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах ринкової економіки. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 41. С. 49-52.

11. Каличева Н.Є., Маслова В.О. Логістичні підходи, як основа раціональної організації виробничого процесу на підприємстві. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 47. С. 83 - 86.

12. Українська Л. О. Соціально-економічний потенціал креативної корпорації: особливості формування. *Економічна теорія та право*. 2017. № 3. С. 11-20.

13. Сотнікова Ю. В. Креативна економіка в Україні: реальність чи перспектива? *Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. Економічні науки*. 2016. Вип. 3. С. 178-189.

14. Давимука С. А., Федулова Л. І. Креативний сектор економіки: досвід та напрями розбудови : монографія. ДУ

«Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України». Львів, 2017. 528 с.

15. Маслова В. О. Каличева Н. Є., Шевченко Р. В. Підвищення ефективності діяльності підприємств будівельної галузі в сучасних умовах господарювання. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 68. С. 151-157.

REFERENCES

1. Dykan V. L. (2015). Kontseptsiiia innovatsiinoho rozvytku ekonomiky Ukrainy. [The concept of innovative development of the economy of Ukraine]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 52., pp. 9-20.

2. Vashchenko A. A. (2015). Orhanizatsiia vyrobnytstva v umovakh minlyvoho vnutrishnoho ta zovnishnoho seredovysshcha funktsionuvannia mashynobudivnykh pidpriemstv. [Organization of production in the conditions of changing internal and external environment of functioning of machine-building enterprises]. *An efficient economy*, vol. 3. Available at: : http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2015_3_79 (accessed: 04/20/2020)/

3. Vlasova A. V., Tymoshenko A. O. (2013). Orhanizatsiia vyrobnytstva u chasi yak skladova berezhlyvoho vyrobnytstva. [Organization of production in time as a component of lean production]. *New technologies*, vol. 3-4, pp. 142-146.

4. Doroshko V. V. (2012). Orhanizatsiia vyrobnytstva za dopomohoiu imitatsiinoho modeliuvannia operatsii. [Organization of production using simulation of operations]. *Responsible economy*, vol. 4, pp. 41-42.

5. Dykan V. L., Tolstova A. V. (2018) Rozvytok ekonomiky Ukrainy na osnovi pryntsyphu rivnopravnosti vidnosyn derzhavy, biznesu ta suspilstva. [Development of the economy of Ukraine on the basis of the principle of equality of relations between the state, business and society]. *Bulletin of*

Economics of Transport and Industry, vol. 63, pp. 9-19.

6. Kyrychenko D. O. (2010). Instrumenty vdoskonalennia vyrobnytstva na pidpriemstvakh mashynobuduvannia. Problemy ekonomiky. [Tools for improving production at machine-building enterprises]. *Problems of economy*, vol.4, pp. 92-97.

7. Khvostina I. M. (2014). Vdoskonalennia orhanizatsii vyrobnytstva v umovakh innovatsiinoho rozvytku pidpriemstv. [Improving the organization of production in the conditions of innovative development of enterprises]. *Problems and prospects of entrepreneurship development*, vol. 2 (1), pp. 68-73.

8. Yavdak M. Yu. (2012). Orhanizatsiia planuvannia vyrobnytstva novoi produktsii mashynobudivnogo pidpriemstva. [Organization of production planning of new production of machine-building enterprise]. *Business Inform*, vol. 9, pp. 225-229.

9. Dykan V. L. (2013). Ukrainska model ekonomichnoi systemy yak nova kontseptsiiia rozvytku natsionalnoi ekonomiky. [The Ukrainian model of the economic system as a new concept of national economy development]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 44, pp.11-17.

10. Kalycheva N. Ye., Aliksieienko V.I. (2019). Rol innovatsiinykh protsesiv u zabezpechenni konkurentospromozhnosti promyslovykh pidpriemstv v umovakh rynkovoï ekonomiky. [The role of innovation processes in ensuring the competitiveness of industrial enterprises in a market economy].

Black Sea Economic Studies, no. 41, pp. 49-52.

11. Kalycheva N.Ye., Maslova V.O. (2014) Lohistychni pidkhody, yak osnova ratsionalnoi orhanizatsii vyrobnychoho protsesu na pidpriemstvi [Logistic approaches as a basis for rational organization of production process at the enterprise]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 47, pp. 83 - 86.

12. Ukrainska L. O. (2017). Sotsialno-ekonomichnyi potentsial kreatyvnoi korporatsii: osoblyvosti formuvannia. [Socio-economic potential of a creative corporation: peculiarities of formation]. *Economic theory and law*, no. 3, pp. 11-20.

13. Sotnikova Yu. V. (2016). Kreatyvna ekonomika v Ukraini: realnist chy perspektyva? [Creative economy in Ukraine: reality or prospect?] *Bulletin of the National University of Water and Nature Management. Economic sciences*, vol. 3, pp. 178-189.

14. Davymuka S. A., Fedulova L. I. (2017).Kreatyvnyi sektor ekonomiky: dosvid ta napriamy rozbudovy : monohrafiia. [Creative sector of economy: experience and directions of development: monograph]. Lviv: State Institution «Institute of Regional Studies named after MI Dolishny NAS of Ukraine» (in Ukrainian)

15. Maslova V. O. Kalycheva N. Ye., Shevchenko R. V. (2019) Pidvyshchennia efektyvnosti diialnosti pidpriemstv budivelnoi haluzi v suchasnykh umovakh hospodariuvannia. [Increasing the efficiency of construction industry in the current economic conditions]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 68, pp. 151-157.

УДК 658.8

СИНХРОМАРКЕТИНГ: СУТНІСТЬ, МЕТОДИ ТА КОМПЕНСАТОРНІ ІНСТРУМЕНТИ

*Бутенко О.П., к.е.н., доцент,
Опікунова Н.В., ст.викликладач,
Гончарова А.С., магістр (ХНУБА)*

Синхромаркетинг надає різні інструменти для розв'язання проблеми неузгодженості структури попиту, що є можливістю для кожного підприємства мінімізувати негативний вплив сезонності.

У статті встановлені причини змін споживчого попиту, які потребують застосування синхромаркетингу, досліджені чинники сезонних коливань і види виробничої діяльності підприємств, які залежать від впливу сезонних коливань, що дозволило визначити завдання які до них відносяться. Також розглянуті методи вивчення сезонності та прогнозування попиту для потреб маркетингу. Встановлено, що синхромаркетинг дозволяє упорядкувати внутрішню діяльність компанії з її маркетинговою діяльністю в умовах хаотичної чи циклічної мінливості ринку.

Ключові слова: синхромаркетинг, компенсаторні інструменти, методи прогнозування попиту, методи визначення і вимірювання сезонних коливань

СИНХРОМАРКЕТИНГ: СУЩНОСТЬ, МЕТОДЫ И КОМПЕНСАТОРНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

*Бутенко Е.П., к.э.н., доцент,
Опекунова Н.В., ст. преподаватель,
Гончарова А.С., магистр (ХНУСА)*

Синхромаркетинг предоставляет различные возможности решения проблемы несогласованности структуры спроса, а также пути решения каждому предприятию минимизировать негативное влияние сезонности.

В статье определены причины изменений потребительского спроса, которые требуют применения синхромаркетинга, исследованы факторы сезонных колебаний и виды производственной деятельности предприятий, которые зависят от влияния сезонности, что позволило определить задачи, относящиеся к этой ситуации. Также рассмотрены методы изучения сезонности и прогнозирования спроса для обеспечения эффективности деятельности маркетинга. Уточнены, методы и инструменты синхромаркетинга, позволяющие согласовать внутреннюю деятельность компании с ее маркетинговой деятельностью в условиях хаотичной или циклической изменчивости рынка.

Ключевые слова: синхромаркетинг, компенсаторные инструменты, методы прогнозирования спроса, методы определения и измерения сезонных колебаний

SINCHROMARKETING: ESSENCE, METHODS AND COMPENSATORY INSTRUMENTS

*Butenko A.P., Cand. of Economic Sciences, Associate Professor,
Opekunova N.V., Senior Lecturer,
Goncharova A.S., Master, (KNUofCE&A)*

Synchromarketing tools and techniques are designed to shift the structure of demand so that it is more suitable for the ideal structure of supply. Therefore, knowledge about the methods for determining and measuring seasonal fluctuations, methods for forecasting demand and ways to solve problems associated with season dependence are very important.

The purpose of the article is to study the factors of seasonal fluctuations for various reasons, to determine the types of production activities of enterprises that depend on the influence of seasonal fluctuations, to consider methods for studying seasonality and forecasting demand, as well as to define compensatory elements of synchromarketing to ensure sustainable indicators of business.

The reasons for changes in consumer demand requiring the use of synchromarketing were identified in the work. Factors of seasonal fluctuations and types of production activities of enterprises, which depend on the influence of seasonal fluctuations, were also investigated, defined tasks that relate to each specified direction and provide the bulk of the income of the enterprise and depend on seasonal fluctuations. The presence of dynamic fluctuations in demand require enterprises to have knowledge and skills to use scientific methods for analyzing seasonality. To do this, the work considers methods for studying seasonality and demand forecasting for marketing needs, based on statistical data that does not require special preliminary processing, and on the early determination of the development trend of seasonal fluctuations, their further calculation and quantitative measurement. It is the methods of this group that are able to take into account non-cyclical fluctuations, which belong to the group of psychological factors, such as fashion, traditions, imitations.

Thus, it was found that synchromarketing allows you to streamline the internal activities of the company with its marketing activities in conditions of chaotic or cyclical market volatility. Synchromarketing allows you to pre-plan the activities of the enterprise so as to prevent or compensate for the variable demand in the market and smooth out its fluctuations over time.

Keywords: *synchromarketing, compensatory instruments, demand forecasting methods, methods for the determination and measurement of seasonal fluctuations*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Діяльність більшості підприємств характеризується залежністю від сезонності. Її вплив може бути високий, середній чи низький у залежності від виду діяльності підприємства, але він завжди викликає неузгодженість дій між оперативними процесами та маркетинговою діяльністю. Сезонність притаманна майже всім виробникам не тільки за регіональною ознакою (курорти, туристичні місця), але й у залежності від

виду продукції чи послуг які виробляються або надаються, а також притаманна високотехнологічним галузям змушуючи їх координувати роботу із постачальниками та споживачами. Тому керівництву потрібно володіти певними навичками та знаннями інструментів, що діють у ситуаціях із високим попитом на продукцію чи послуги і відповідними навичками у ситуаціях із низьким попитом та вміння їх передбачати. Також, важливе розуміння впливу сезонних факторів на споживання та виробництво як

можливості прогнозування ефективної діяльності підприємства. Відомим методом збалансування попиту та пропозиції є використання інструментів синхромаркетингу, які надають можливість збалансувати операційну діяльність підприємства з його маркетинговою діяльністю в умовах циклічних змін кон'юнктури ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наразі концептуальні положення синхромаркетингу чітко визначені у роботах як закордонних та і вітчизняних науковців, таких як С. Шейнбаум [1], Чинг-Тер та Сяо-Цзин [2], К. Розер [3], Ф. Котлер, Г. Армстронг, Д. Сондерс, В. Вонг [4], В. В. Немченко, В. С. Швагірева, О. С. Тицька, Т. В. Третяк [5]. У роботах зазначених авторів акцентується увага на важливості для керівників розуміння впливу сезонних факторів на зміну попиту, як можливості успішно використовувати його у своїх інтересах. Узагальнюючи думку вчених, можна зазначити основні завдання, які вирішує синхромаркетинг, як аналіз споживчого ринку і причин змін споживчого попиту, прогнозування ринкових тенденцій, введення компенсаторних елементів маркетингу та їх корегування, а також перебудова бізнес-процесів підприємства відповідно до потреб ринку.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Спираючись на основні завдання синхромаркетингу пропонується детальніше розглянути та систематизувати його компенсаторні інструменти які б згладжували коливання попиту, дослідити методи вивчення сезонності та методи прогнозування попиту для потреб маркетингу, що у сукупності також сприяють узгодженню бізнес-процесів з маркетинговою діяльністю.

Метою статті є дослідження факторів сезонних коливань за різними ознаками, визначення видів виробничої

діяльності підприємств, які залежать від впливу сезонних коливань, розгляд методів вивчення сезонності та прогнозування попиту, а також, визначення компенсаторних елементів синхромаркетингу для забезпечення стійких показників бізнесу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Синхромаркетинг є видом ринкової діяльності, який дозволяє гнучко реагувати на швидко мінливу ринкову кон'юнктуру [5]. Причини зміни ринкової кон'юнктури мають різну природу. Авторами пропонується виділити причини при яких застосовується синхромаркетинг та встановити його завдання (рис.1).

У свою чергу, до економічних факторів сезонних коливань відноситься структура споживання товарів і послуг, формування платоспроможності попиту за допомогою пропозиції. До демографічних факторів відноситься диференційований попит за статевим складом та іншими ознаками. Психологічні фактори складаються з традицій, моди, наслідування. У свою чергу, матеріально-технічні складаються з розвитку мережі розміщення, харчування, транспорту, культурно-оздоровчого обслуговування, а технологічним фактором є комплексний підхід у наданні якісних послуг [7].

Стосовно другого питання, визначення видів виробничої діяльності підприємств, які залежать від впливу сезонних коливань, можна виділити такі види виробничої діяльності [8]:

– маркетингова діяльність, яка вивчає ринок товарів і є важливим напрямом діяльності підприємства на ринку. Її завданнями є аналіз ринку, дослідження рівня конкурентоспроможності продукції чи послуги та рівня ціни, спостереження за зміною смаків споживачів, моніторинг каналів руху товару, обстеження мікро- та макро- середовища підприємства;



Рис.1. Причини змін споживчого попиту та завдання синхромаркетингу
[Авторська розробка за джерелами 5,6]

– інноваційна діяльність, ґрунтується на науково-дослідній, дослідно-конструкторській діяльності, впровадженні у практику нововведень різних видів, формування інвестиційної політики;

– виробнича діяльність підприємства, завданнями якої є наступне: забезпечення випуску необхідного обсягу продукції та номенклатури продукції, відповідно до вимог ринку; визначення маркетингової політики, оптимізація виробничих можливостей та регулювання виробничої потужності;

– комерційна діяльність, завданнями якої є дієва реклама та ефективний збут продукції, стимулювання покупців. Від організації та якості комерційної діяльності залежить величина одержуваного прибутку;

– економічна діяльність підприємства, що складається зі стратегічного та тактичного планування, обліку і звітності, ціноутворення, системи нарахування заробітної плати, ресурсного та фінансового забезпечення виробництва тощо. Економічна діяльність регулює всі елементи системи господарювання підприємства.

Зазначені види діяльності підприємства відносяться до основної діяльності, пов'язаної з виробництвом і реалізацією продукції і забезпечують основну частину його доходу та залежать від сезонних коливань.

Як було зазначено вище, сезонні коливання, які повторюються у певні періоди, змінюють комерційні показники у ці ж проміжки часу. Завдяки цій циклічності можна провести розрахунки відповідних середніх значень, або медіан, які характеризують сезонні коливання.

Динамічні сезонні коливання потрібно вимірювати та аналізувати для прийняття відповідних рішень з мінімізації негативного впливу коливань.

Відповідно до третього завдання дослідження визначені методи аналізу сезонності, які поділяються на дві групи. Перша група складається з методів розрахунку простої середньої, методу знаходження відносних чисел та методу У. Персона. За допомогою зазначених методів можна визначити та виміряти сезонність використовуючи статистичні дані, без особливої попередньої їх обробки.

Сутність методів які утворюють другу групу полягає у завчасному визначенні основної тенденції розвитку сезонних коливань, потім їх розрахунку та кількісному їх вимірі. Загальна тенденція може визначатися різними способами в залежності від форми зв'язку між динамікою часу та рівнями коливання. Методами визначення тенденцій сезонних коливань є метод механічного вирівнювання, метод аналітичного вирівнювання і метод ковзної (рухомої) середньої. Методи визначення сезонних коливань та їх характеристики зведені до табл.1.

Таблиця 1

*Методи визначення і вимірювання сезонних коливань
[Авторська розробка за джерелами 9-15]*

Методи визначення сезонних коливань	Сутність методу	Переваги і недоліки методу
Метод простої середньої [9]	Встановлення значення індексу сезонності за допомогою знаходження середнього арифметичного значення. Індексом сезонності є відсоткове відношення фактичних та внутрішньо групових рівнів до розрахункових рівнів, які виступають як база порівняння	Переваги. Простий у використанні, мінімізує випадкові коливання показників динамічного ряду. Вірність розрахунків сезонної хвилі залежить від кількості рівнів ряду та від характеру їх зміни (чим більше рівнів ряду, чим більше число років дослідження, тим точніші будуть результати) Недоліки. Застосовується не часто, тому що не враховує вплив загальної тенденції та зміни у коливаннях протягом досліджуваного періоду
Метод відносних чисел [10]	Використовується для рядів динаміки, які розвиваються рівномірно. Ланцюгові значення розраховуються як відсоткове відношення даних за кожний квартал до даних попереднього кварталу. Потім визначається середня величина для кожного кварталу за період спостереження	Переваги. Метод є точнішим ніж метод визначення середнього значення. Не враховується вплив загальної тенденції підйому чи зниження рівнів ряду динаміки сезонної хвилі за досліджуваний період Недоліки. Механічне внесення однакової поправки в аналізовані відрізки часу, яке означає визнання рівномірного розвитку рівнів явища

<p>Метод У. Персонса [11]</p>	<p>Значення середньої сезонної хвилі розраховується як значення медіани з ланцюгових відносин. Похибка, яка може виникнути, усувається за допомогою середньої геометричної. Застосовується у рядах динаміки, які відображають розвиток хвиль, загальна тенденція яких змінюється як середня геометрична, тобто за складними відсотками</p>	<p>Переваги. Метод є найбільш універсальним. Використовується для розрахунку впливу факторів у всіх типах детермінованих факторних моделей, адитивних, мультиплікативних, кратних і змішаних (комбінованих) Недоліки. При застосуванні може виникнути нерозкладний залишок, який приєднується до числового значення впливу останнього фактору. Цим буде пояснюватись відмінність у розрахунках при зміні послідовності підстановки</p>
<p>Метод механічного вирівнювання [11]</p>	<p>Графічний спосіб. Підбір кривої, яка найкраще описує основну тенденцію зміни рівнів ряду Укрупнення інтервалів динамічного ряду. Заснований на укрупненні періодів часу, до яких відносяться рівні ряду (одночасно зменшується кількість інтервалів)</p>	<p>Переваги. Простий розрахунок, висока точність, наочність. Застосовується на практиці через простоту розрахунку і досить високої точності і зводиться до використання різних методів згладжування (фільтрації), укрупнення інтервалів Недоліки. При визначенні середнього приросту враховуються тільки перший і останній елементи тимчасового ряду, у результаті чого тенденція виражена неточно</p>
<p>Метод ковзної середньої (метод Хольта-Вінтерса) [11],[12]</p>	<p>Заміна фактичних значень показника їхніми усередненими величинами, що мають значно меншу варіацію, чим вихідні рівні ряду</p>	<p>Переваги. Простий, легко застосовується, дає реальну картину довготривалих змін Недоліки. Вимагає існування відносно стабільної періодичності тимчасового ряду.</p>
<p>Метод аналітичного вирівнювання [13]</p>	<p>Попереднє визначення та виключення загальної тенденції розвитку. Використовується у рядах динаміки з вираженою тенденцією збільшення</p>	<p>Переваги. У результаті застосування методу тенденція зміни показника може бути більш чітко виражена. Можна аналізувати, планувати, прогнозувати кількісні зміни, визначати ступінь впливу окремого фактору на результат Недоліки. Відбувається скорочення довжини динамічного ряду. Метод не дає можливості кількісно виміряти чинники, які впливають на зрушення показників</p>

Економічні процеси важко піддаються прогнозуванню, оскільки на них впливає дуже багато чинників, які зумовлюють численні ризики. Знизити їх повністю, або частково допомагає маркетинговий аналіз, або математичне прогнозування. Результати маркетингового аналізу особливо важливі для прогнозування продажу продукції і послуг, при здійсненні якого використовують різноманітні кількісні та якісні методи, що відкривають різні можливості обґрунтування прогнозних показників.

До найбільш відомих методів прогнозування попиту, які

використовуються як інструменти синхромаркетингу, можна віднести методи, які згруповані у табл. 2.

Використання зазначених методів прогнозування попиту та методів визначення сезонних коливань дають змогу керівнику прийняти обґрунтоване рішення щодо вибору компенсаторних інструментів, які пропонує синхромаркетинг. Автори звертають увагу на те, що керівникам потрібно приділяти увагу ситуаціям коли можливий не тільки спад попиту, але і його підвищення, тому що іноді виникають ситуації неспроможності задовольнити високий попит.

Таблиця 2

*Методи прогнозування попиту, які використовуються у синхромаркетингу
[Авторська розробка за джерелами 13,16,18]*

Методи прогнозування попиту	Характеристика
Метод Бокса-Дженкінса ARIMA (Інтегрована модель авторегресії) [14]	стандартизована статистична модель для прогнозування і аналізу часових рядів. Модель ARIMA відноситься до класу статистичних моделей для аналізу і прогнозування часових рядів
Наївний метод [12,13]	полягає у припущенні однаковості коливань між продажами діючого періоду та попередніх періодів. Використовується на підприємствах із товарами які мають постійний попит. Перевагами методу є швидка реакція на зміни попиту. Недоліком є висока чутливість до випадкових коливань
Метод арифметичного згладжування (метод довгострокової середньої) [11,12]	ґрунтується на припущенні, що продажі наступного періоду дорівнюють середньому арифметичному продажів за попередні періоди. До переваг відноситься згладжування випадкових коливань. Але це може бути і недоліком, оскільки метод через це не враховує зміни у тенденціях, і реагує із запізненням на значні коливання попиту
Метод сезонної тенденції [11,12]	використовує коефіцієнт сезонної тенденції, тобто прогнозування продажів товарів сезонного попиту порівнюється з аналогічними минулими періодами та коригуються за допомогою експертних оцінок
Метод «коефіцієнтів» [11,15]	сутність якого у знаходженні найменшого значення серед усіх періодів продажів за рік, і задають йому значення коефіцієнту рівне 1,0, а всі інші періоди отримують власні значення коефіцієнтів відносно нього
Метод прогнозування за допомогою екстраполяції Лагранжа [16]	полягає у розширенні висновків, отриманих зі спостережень за однією частиною явища, на іншу його частину. До недоліків методу можна віднести те, що при збільшенні прогнозованої дати різко зменшується точність результату, а також те, що він виконує прогнозування лише для тих товарів, які мають статистику попередніх продажів

Зазначені ситуації потребують класично відносяться інструменти, які використання компенсаторних заходів зазначені у табл.3. інструментів синхромаркетингу. До них

Таблиця 3

*Компенсаторні інструменти та заходи синхромаркетингу
[Авторська розробка за джерелами 12,15,16]*

Компенсаторні інструменти	Заходи синхромаркетингу
1	2
Стимулювання	<ul style="list-style-type: none"> – цінове стимулювання, тобто продаж товару за спеціальною ціною; – натуральне стимулювання, наприклад, безкоштовний подарунок; – стимулювання при обслуговуванні, коли покупцеві полегшують процес купівлі чи пропонують безкоштовні додаткові послуги; – диференціація цін, зміна ціни в залежності від піків чи спаду попиту
Перемикання спонукальних мотивів	<ul style="list-style-type: none"> – підсилення естетичних мотивів, привернення уваги на зовнішній вигляд виробу, пакування; – мотиви престижу, вплив на певні соціальні групи і при покупці дорогих брендів, що дозволяє збільшити продаж товарів класу люкс на замовлення; – утилітарні мотиви, увага реклами на експлуатаційні характеристики товару, його гарантійний термін, довговічність, можливість швидкого і якісного ремонту тощо; – мотив традиції, обумовлений переважно національно-культурними особливостями. Дає змогу збільшити продаж сувенірних товарів; – відкриття спеціалізованих закладів, надання спеціалізованих послуг. Наприклад, заклади харчування, які прагнуть підвищити попит у ранкові години, відкривають можливість для сніданків; – інтеграція системи попередніх замовлень. Прикладом такого заходу може слугувати бронювання квитків та номерів готелів через мережу Інтернет
Інформаційно-рекламна діяльність	<ul style="list-style-type: none"> – постійне покращення комунікацій з клієнтами; – поширення знань про товари, послуги та сервісне обслуговування підприємства; – формування позитивного іміджу підприємства; – вплив на процес прийняття рішень щодо купівлі товарів чи отримання послуг
Коригування комплексу маркетингу	<p>використання таких принципів маркетингу:</p> <ul style="list-style-type: none"> – принципу збалансованої комбінації принципів маркетингу; – принципу формування конкурентних переваг підприємства; – принципу відповідності ресурсів можливостям підприємства
Перебудова бізнес-процесів	<ul style="list-style-type: none"> – визначення бізнес-процесів у яких можливі локальні зміни; – перебудова виробничих бізнес-процесів; – перебудова адміністративних бізнес-процесів

Отже, синхромаркетинг має у своєму розпорядженні компенсаторні інструменти, які дозволяють згладити коливання попиту, методи прогнозування, які дозволяють його передбачити та методи визначення й вимірювання сезонних коливань, які дозволяють визначити тенденції сезонних коливань та надають можливість їх аналітичного вирівнювання.

Висновок. Інструменти та методи синхромаркетингу призначені для зміщення структури попиту так, щоб вона більше підходила для ідеальної структури пропозиції. Синхромаркетинг надає різні способи розв'язання проблеми неузгодженості структури попиту, що є можливістю для кожного підприємства мінімізувати негативний вплив сезонності. Тому знання про методи визначення і вимірювання сезонних коливань, методи прогнозування попиту та шляхи вирішення проблем пов'язаних із залежністю від сезону є дуже важливими. У роботі встановлені причини змін споживчого попиту, які потребують застосування синхромаркетингу. Також досліджені чинники сезонних коливань і види виробничої діяльності підприємств, які залежать від впливу сезонних коливань, що дозволило визначити завдання які відносяться до кожного зазначеного напрямку і забезпечують основну частину доходу підприємства та залежать від сезонних коливань. Наявність динамічних коливань попиту вимагають від підприємств знань та умінь використовувати наукові методи аналізу сезонності. Для цього у роботі розглянуті методи вивчення сезонності та прогнозування попиту для потреб маркетингу, які ґрунтуються, на статистичних даних, що не потребують особливої попередньої їх обробки, так і на завчасному визначенні тенденції розвитку сезонних коливань, подальшому їх розрахунку та кількісному їх вимірі. Саме методи цієї групи мають можливість враховувати нециклічні коливання, які

належать до групи психологічних факторів, таких як мода, традиції та наслідування.

Таким чином, встановлено, що синхромаркетинг дозволяє упорядкувати внутрішню діяльність компанії з її маркетинговою діяльністю в умовах хаотичної чи циклічної мінливості ринку. Також дозволяє заздалегідь спланувати діяльність підприємства так, щоб запобігти або компенсувати змінний попит на ринку та згладити його коливання у часі. Перспективою подальшого розвитку синхромаркетингу може стати поява нових методів та нових компенсаторних інструментів які б відповідали новим викликам техніки та технологій.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Sheinbaum S. (S., 2014)[Електронний ресурс] / Stephen Sheinbaum // Entrepreneur. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.entrepreneur.com/article/239584>
2. Ching-Ter C. A coordination system for seasonal demand problems in the supply chain [Електронний ресурс] / C. Ching-Ter, C. Hsiao-Ching // Applied mathematical modelling. – 2013. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0307904X12004921>
3. Розер К. Надійне виявлення вузьких місць в цеху для ліній потоку за допомогою спостережень за процесом і запасами: обхід вузьких місць / К. Розер, К. Лоренцен, Й. Деуз / Logistics Research. – 2015. – С.1-9
4. Котлер Ф. Введення в маркетинг / Ф. Котлер, Г. Армстронг / в-д Вільямс. – 2007. – 832с.
5. Немченко В. В. Ефективність системи маркетингу на підприємствах виноробної галузі в Україні / В. В. Немченко, В. С. Швагірева, О. С. Тицька, К. В. Третяк // Молодий вчений. – 2014. – № 8(2). – С. 10-12

6. Записки маркетолога [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://www.marketch.ru/marketing_dictionary/marketing_terms/sinkhromarketing/.
7. Назарова Г. Г. Сезонность в туризме: проблемы и измерения / Г. Г. Назарова, Д. С. Хакимов // Вісник ДІТБ. – 2001. – № 5. – С. 60-63.
8. Нікітіна І. М., Попова Л. О. Обґрунтування вибору моделі сезонного коригування валового внутрішнього продукту // Статистика України.–2003.– № 4.–С. 20-27.
9. Дяченко Ю. А. Развитие методов прогнозирования динамики биржевых цен на сельскохозяйственные товары / Ю. А. Дяченко // Научный вестник Ужгородского национального университета. – 2018. – С.142-146.
10. Гринюк О. І. Науково-методичні підходи до оцінювання та прогнозування ризиків діяльності нафтогазовидобувних підприємств / О. І. Гринюк. // Вісник Хмельницького національного університету. – 2016. – С. 10–22.
11. Четвериков Н. С. Статистические исследования: Теория и практика / Н. С. Четвериков. – М.: Наука, 1975. – 388 с.
12. Шевченко Н. Ю. Разработка концептуальных подходов к формированию производственной программы выпуска продукции с учетом предпрогнозного анализа временных рядов / Н. Ю. Шевченко, Л. А. Останкова, М. Ю. Руднев. // ВІСНИК Донбаської державної машинобудівної академії. – 2012. – С. 310–313.
13. Ромащенко О. В. Планування та прогнозування доходів та витрат страховиків за методом «Аналітичного вирівнювання» [Електронний ресурс] / О. В. Ромащенко // Проблемы материальной культуры – Экономические науки. – 2012. – Режим доступу до ресурсу: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/92337/11-Romashchenko.pdf?sequence=1>.
14. Михайлов В. С. Сезонні коливання та календарні ефекти: окремі проблеми теорії і практики статистичного оцінювання / В. С. Михайлов, Ю. І. Прилипо, К. І. Шепель. // Теорія та методологія статистики. – 2012. – №4. – С. 21–26.
15. Бузукова Е. Л. Закупки и поставщики. Курс управления ассортиментом в рознице / Е. Л. Бузукова// под ред. С. Сысоевой. — СПб.: Питер, 2009. — 432 с.
16. Прогнозування соціально-економічних процесів : навчальний посібник / Т. С. Клебанова, В. А. Курзенев, В. М. Наумов та ін. – Х. : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2015. – 656 с.

REFERENS

1. Sheinbaum S. (2014) 7 Tips for Managing a Seasonal Business [Entrepreneur], Available at: <https://www.entrepreneur.com/article/239584>
2. Ching-Ter C. (2013) A coordination system for seasonal demand problems in the supply chain [Applied mathematical modelling], Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0307904X12004921>
3. Rozer K., Lorencen, J. Deuz (2015) Management Part 2 – Improve Bottleneck Planning [Logistics Research], pp.1-9
4. Kotler F., Armstrong G. (2007) Introduction to Marketing [Williams], 832p.
5. Nemchenko V. V., Shvagireva S., Tizka O. S., Tretjak K. V. (2014) *Efektivnist systemy marketyngu na pidpryjemstvah vynorobnoi galuzi v Ukraini* [Effectiveness of the marketing system at Ukrainian wine industry enterprises of the marketing system at Ukrainian wine industry enterprises] *Molodyj vchenyj*, vol. 8(2), pp. 10-12 (in Ukrainian)
6. *Zapysky marketologa* [Marketer's notes] (2019). Available at:

http://www.marketch.ru/marketing_dictionary/marketing_terms_s/sinkhrommarketing/. (in Ukrainian)

7. Nazarova G. G., Nazarova G., Hakymov D.S. (2001) *Sezonnost v turyzme: problemu y yzmerenyja* [Seasonality in Tourism: Problems and Dimensions] Visnyk DITB, vol 5, pp 60-63. (in Ukrainian)

8. Nikitina I. M., Popova L. O. (2003) *Sezonnost v turyzme: problemu y yzmerenyja* [Substantiation of the choice of the model of seasonal adjustment of gross domestic product], *Statistics of Ukraine*. vol 4, pp. 20-27. (in Ukrainian)

9. Djachenko Ju. A. (2018) *Rozvytok metodiv prognozuvannja dynamiky birzhovyh cin na silskogospodarski tovary* [Development of methods for forecasting the dynamics of exchange prices for agricultural products] *Scientific Bulletin of Uzhgorod National University*, pp.142-146. (in Ukrainian)

10. Grynjuk O. I. (2016) *Naukovo-metodychni pidhody do ocinjuvannja ta prognozuvannja ryzykiv dijalnosti naftogazovydobuvnyh pidpryjemstv* [Scientific and methodological approaches to the assessment and forecasting of the risks of oil and gas production enterprises], *Bulletin of Khmeltsky National University*, pp.10–22. (in Ukrainian)

11. Chetverykov N. S. (1975) *Statystycheskye yssledovanyja: Teoryja y praktyka* [Statistical Studies: Theory and Practice] M.: Nauka, 388 p. (in Ukrainian)

12. Shevchenko N. Ju., Ostankova L. A., Rudnev M. Ju. (2012) *Razrabotka konceptualnuh podhodov k formirovanyju proyzvodstvennoj programu vypuska*

produkcyy s uchetom predprognoznogo analiza vremennuh rjadov [Development of conceptual approaches to the formation of a production program for production, taking into account a prediction analysis of time series] Vesnik Donbass State Power Engineering Academy, pp. 310–313. (in Ukrainian)

13. Romashhenko O. V. (2012) *Planuvannja ta prognozuvannja dohodiv ta vytrat strahovykiv za metodom «Analitichnogo vyrivnjuvannja»* [Planning and forecasting of income and expenses of insurers by the method of "Analytical alignment"] *Problems of material culture. Economic sciences*, Available at: [http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/92337/11-](http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/92337/11-Romashchenko.pdf?sequence=1)

[Romashchenko.pdf?sequence=1](http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/92337/11-Romashchenko.pdf?sequence=1). (in Ukrainian)

14. Myhajlov V. S., Prylypko Ju. I., Shepel K. I. (2012) *Sezonni kolyvannja ta kalendarni efekty: okremi problemy teorii i praktyky statystychnogo ocinjuvannja* [Seasonal fluctuations and calendar effects: separate problems in the theory and practice of statistical evaluation] *Theory and methodology of statistics*, vol 4, pp. 21–26. (in Ukrainian)

15. Buzukova E. L. (2009) *Zakupky y postavshhyky. Kurs upravlenija assortymentom v roznyce* [Purchasing and suppliers. Retail Assortment Management Course] SPb.: Peter, 432 p. (in Ukrainian)

16. Klebanova T. S., Kurzenev V. A., Naumov V. M. (2015) [Prediction of socio-economic processes: a textbook] Kh.: KhNEU them. S. Kuznets, 656 p. (in Ukrainian)

УДК 339.13.027

АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ

*Стешенко О.Д., к.е.н., доцент,
Масалигіна В.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

В умовах глобальної пандемії одним із основних завдань управління підприємством має бути створення ефективної системи антикризового менеджменту. У статті досліджено проблему застосування антикризового управління на підприємстві в умовах пандемії, теоретичне обґрунтування та розробка практичних рекомендацій з управління підприємством в умовах кризи. Визначено відмінності між традиційними кризовими явищами і дестабілізацією бізнесу із-за пандемії. Проаналізовано показники підтримки підприємницької діяльності державними структурами країн світу. Виокремлено основну мету антикризового управління. Розглянуто основні проблеми управління персоналом кризового підприємства, завдання управління людським потенціалом кризового підприємства. Обґрунтовано необхідність впровадження системи антикризового управління на вітчизняних підприємствах з метою забезпечення економічного розвитку.

Ключові слова: антикризове управління, глобальна криза, пандемія, фінансова стабільність, підприємницька діяльність.

АНТИКРИЗИСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

*Стешенко О.Д., к.э.н., доцент,
Масалыгина В.В., к.э.н., ст. преподаватель (УкрГУЖТ)*

В условиях глобальной пандемии одним из основных заданий управления предприятием должно быть создание эффективной системы антикризисного менеджмента. В статье исследована проблема применения антикризисного управления на предприятии в условиях пандемии, дано теоретическое обоснование и разработка практических рекомендаций из управления предприятием в условиях кризиса. Определены отличия между традиционными кризисными явлениями и дестабилизацией бизнеса из-за пандемии. Проанализированы показатели поддержки предпринимательской деятельности государственными структурами стран мира. Выделена основная цель антикризисного управления. Рассмотрены основные проблемы управления персоналом кризисного предприятия, задания управления человеческим потенциалом кризисного предприятия. Обоснована необходимость внедрения системы антикризисного управления на отечественных предприятиях с целью обеспечения экономического развития.

Ключевые слова: антикризисное управление, глобальный кризис, пандемия, финансовая стабильность, предпринимательская деятельность.

ANTI-CRISIS MANAGEMENT UNDER A PANDEMIC CONDITION

*Steshenko O.D., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Masalugina V.V., Candidate of Economic Sciences (UkrSURT)*

In conditions of global pandemic, implementation of efficient crisis management system should be among crucial tasks of enterprise management.

The research is targeted at processes of enterprise crisis management system control in conditions of pandemic.

The economic essence of crisis management is the subject of the research.

The paper deals with the issue of crisis management implementation at the enterprise in conditions of pandemic, theoretical substantiation and development of practical recommendations for enterprise management in crisis conditions. Differences between conventional crisis phenomena and pandemic-related business disruption are identified. Parameters of entrepreneurial activity support by world countries' government institutions are analyzed. The primary objective of crisis management in the context of pandemic is highlighted. The three key cycles of crisis management introduction in pandemic conditions are defined: the shock – personnel protection, situation understanding and business continuity control; the waiting – personnel and business management during the crisis; and the recovery – business recovery, loss assessment and rapid rehabilitation. Key issues of personnel management at crisis-stricken enterprise and challenges facing human potential management at crisis-stricken enterprise are reviewed. The need in crisis management system implementation at homeland enterprises to ensure economic development is substantiated. It was determined that crisis management in pandemic conditions must provide for evaluation of quarantine mode's advisable time limits in the context of all the risks identified and for adequate adaptation of crisis response measures. It has been proven that implementation of proposed actions will make it possible to prevent and overcome the crisis situation and to maintain the enterprise's sustainable marketplace position, to stabilize the enterprise's viability in challenging economic situations. A number of problematic issues associated with crisis management in conditions of global pandemic were also highlighted.

Keywords: *crisis management, global crisis, pandemic, financial stability, entrepreneurial activity.*

Постановка проблеми. Сучасна економічна ситуація у світі, характеризується двома словами – «пандемія» і «економічна криза». Більшість українських підприємств вимушені здійснювати антикризове управління шляхом оптимізації витрат, скорочення штатів, зміни у стратегії та тактиці діяльності та інші заходи. Бізнес-процеси супроводжуються такими незадовільними факторами як: невиконанням контрагентами договірних зобов'язань, збільшенням дебіторської заборгованості, вимушеним звільненням персоналу, збільшенням фактів шахрайства, тощо.

Забезпечення успішного ведення підприємницької діяльності в умовах пандемії і кризи можливо за умови адаптування антикризового управління до карантинних та обмежувальних заходів з боку держави. Тому необхідно переглянути раніше оцінені ризики з максимальним використанням альтернативних процедур та сучасних технологій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема застосування антикризового управління розглядається в публікаціях ряду вітчизняних і зарубіжних авторів. У цих публікаціях найбільший інтерес представляють

роботи, присвячені досвіду введення антикризового управління з метою підвищення ефективності функціонування підприємств. Зокрема, дослідженню проблем антикризового управління присвячені роботи таких українських вчених, як С. В. Панченко, В. Л. Дикань, В. О. Коюда, Н. Б. Кушнір, Д. С. Войтович, І. Ю. Єпіфанова, Н. О. Оранська, О. Д. Стешенко та ін. [1-6].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Проте до теперішнього часу в нормативно-правовій та науковій літературі недостатньо уваги приділено антикризовому управлінню в умовах глобальних криз та пандемії.

Метою статті є теоретичне обґрунтування і розробка практичних рекомендацій по управлінню підприємством в умовах кризи внаслідок пандемії.

Виклад основного матеріалу дослідження. Пандемія коронавірусу 2020 року стала передумовою однієї з глобальних криз світової економіки за останнє століття, порівнянну з найбільш гострим періодом Великої депресії 1929-1933 рр. COVID-19 спровокував структурний і системний колапс традиційної сучасної економічної парадигми. Прямий вплив якого може проявитися через знецінення необоротних активів, суттєву зміну їх ринкової вартості, знецінення дебіторської заборгованості, кредитних збитків тощо. Непрямий – через вплив на покупців та постачальників, що веде до мінімізації прибутків, необхідності перерахунку зобов'язань та ін.

Слід зазначити, що форс-мажорна зупинка світової економіки від пандемії і карантину припала на складний період, який можна охарактеризувати наступними ознаками:

- 1) фінансові ринки переповнені дешевою ліквідністю;
- 2) негативні процентні ставки багатьох банківських установ не дають

бажаного ефекту стимулювання економічного зростання;

3) спостерігається слабке світове економічне зростання, на межі стагнації;

4) почалося системне уповільнення китайського «економічного двигуна», до якого були прив'язані тисячі схем торгівлі і перерозподілу фінансових потоків.

Міжнародний валютний фонд прогнозує скорочення усієї світової економіки на 3% в 2020 році і страшніші наслідки, ніж ми спостерігали у період світової фінансової кризи 2007-2009 років. Очікується, що розвинені економіки зазнають ще більших втрат на рівні 6,1%, що системно порушить світові грошові потоки, зупинить активність фінансових ринків і порушить усі грошово-трансмісійні механізми в арсеналі регуляторів, центральних банків і великих комерційних фінансових установ [9].

Бізнес по всьому світу вимушений пристосовуватися швидше за усі інші сфери, адже без працюючого підприємницького сектору перемогти пандемію в принципі неможливо. Підприємства намагаються проводити мінімізацію виробничих витрат і перебудовувати діючі до кризи бізнес-процеси. При цьому багато хто з них шукає і знаходить можливість не лише продовжити роботу в кризових умовах, але ще і допомагати суспільству і державі впоратися з новими несподіваними викликами.

Антикризове управління в умовах пандемії – це управління підприємством, спрямоване на подолання або відвертання кризового стану, що проявляється в неплатоспроможності, банкрутстві, збитковості в умовах адаптації до карантину. Воно має на увазі також прогнозування кризових ситуацій і розробку стратегій їх стримування і випередження, а в умовах самої кризи – нейтралізацію або мінімізацію його наслідків.

Задля ефективного антикризового управління доцільно розрізняти значні

відмінності між наслідками кризового становища, що викликане природними, антропогенними, технологічними або експлуатаційними факторами, і кризою, що виникає в результаті поширення пандемії.

Відмінності між традиційними кризовими явищами і дестабілізацією бізнесу із-за пандемії показані на рис. 1.

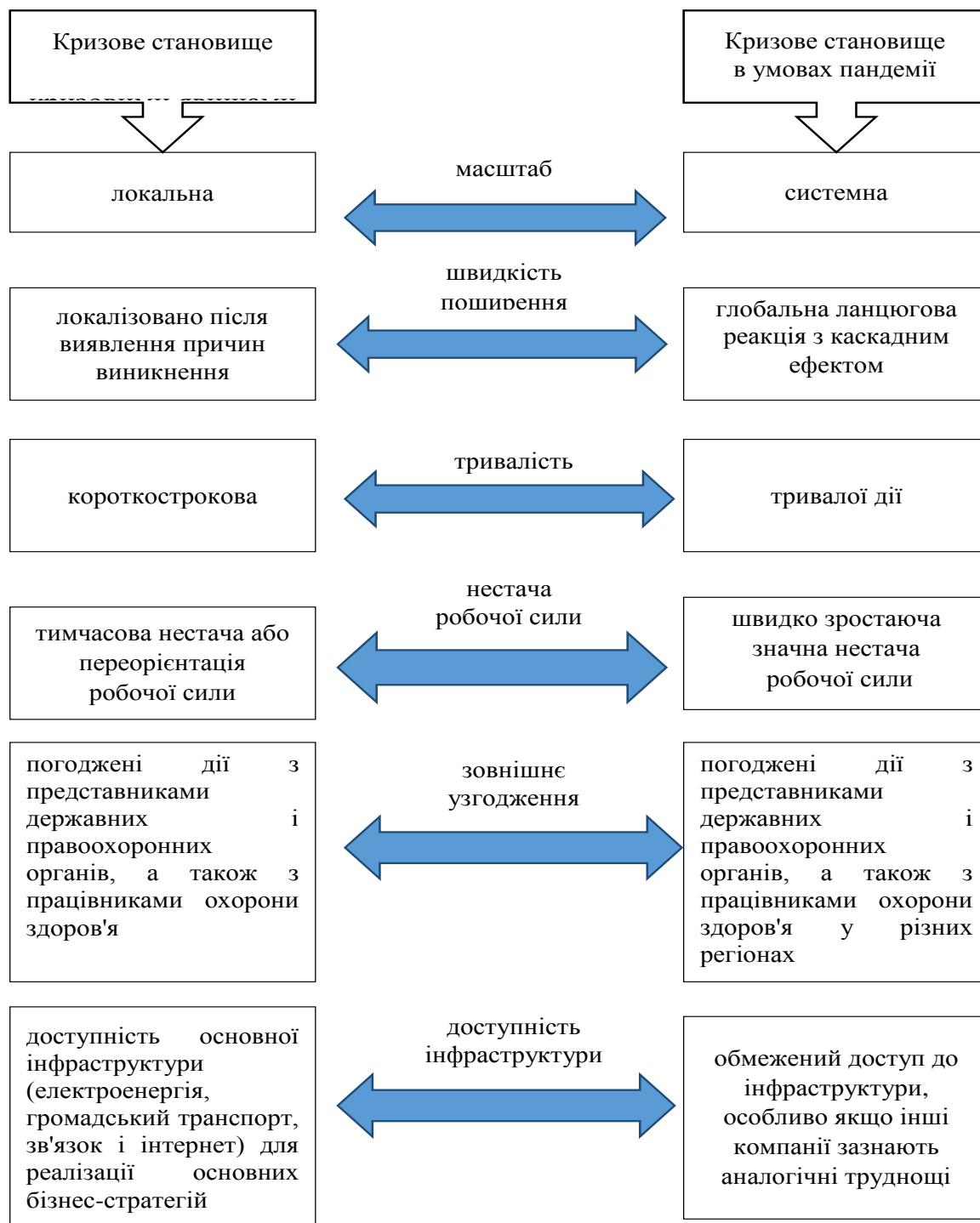


Рис. 1. Відмінності між традиційними кризовими явищами і дестабілізацією бізнесу із-за пандемії (розроблено авторами)

Ці відмінності пов'язані з серйозністю і тривалістю пандемії, що примушує підприємства виходити за рамки традиційного антикризового управління. Підприємницькі структури повинні пов'язувати критерії планування у своїй діяльності в умовах пандемії з управлінням стійкістю, щоб забезпечити комплексне реагування і збереження своїх продукції, робіт і послуг.

Найбільшу загрозу криза в умовах пандемії представляє для середнього і малого бізнесу. Третина власників бізнесу, свідчать про падіння доходів на 90-100% з початку карантину. Ці ж підприємці вже звільнили до 50% штату співробітників. Власники малих та середніх підприємств повідомляють про зменшення доходів на 25-50% порівняно з докарантинним періодом і звільнення від 10 до 25%

працівників. Втрати прибутків великих підприємств становлять 10-25%, там прогнозується скорочення штату на 25% до кінця обмежувальних заходів.

Тому, в першу чергу, українські підприємці від державної влади очікують фінансової підтримки у різних формах. 29% власників підприємницьких структур вважають, що ця підтримка має здійснюватися у формі тимчасового звільнення від сплати податків або ж, принаймні у їхньому істотному зниженні (податкові канікули, тимчасова відміна ЄСВ, ПДФО), також розраховують на компенсацію матеріальних суттєвих збитків.

Статистика міжнародного досвіду свідчить про значну підтримку бізнесу з боку держави (рис. 2). На жаль, Україна займає найменшу позицію.

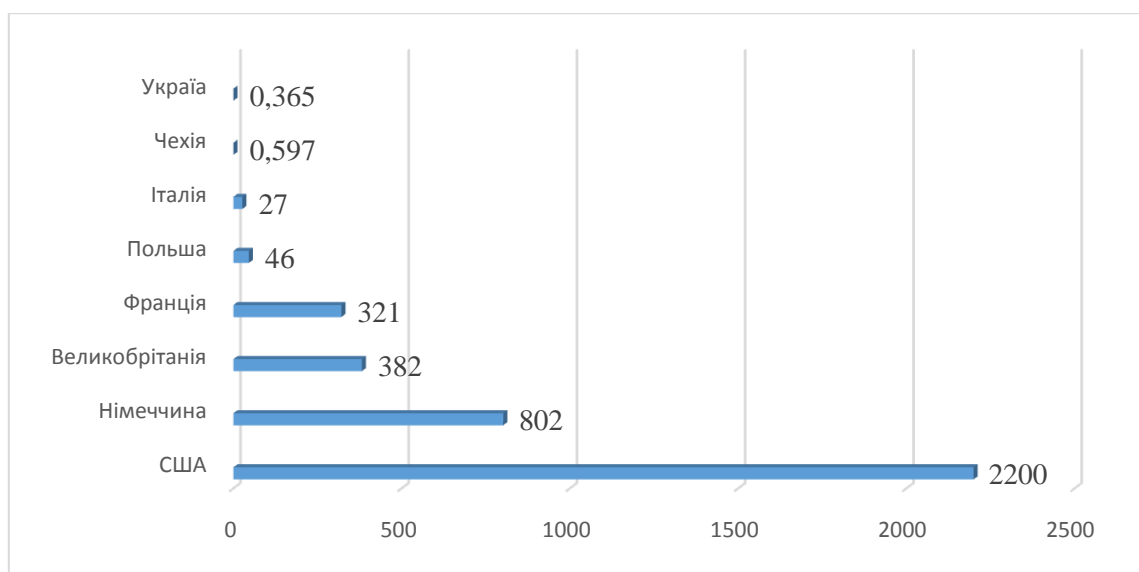


Рис. 2. Фінансова підтримка з боку держави економічній діяльності під час пандемії у 2020 році, млрд долл [7]

Вражаючим є масштаби запланованих антикризових програм в Німеччині. Так, близько 700 тисяч німецьких підприємств вже отримали компенсації з часткового відшкодування заробітної плати працівників, включно з податками на зарплати. Задля стабілізації економіки був створений фонд у розмірі 600 млрд євро. Окремо на підтримку малого бізнесу та індивідуальних

підприємців держава виділить 50 млрд євро.

У Фінляндії представникам роздрібною торгівлі була надана підтримка в обсязі 100 тисяч євро. Австралійський уряд планує виділити допомогу розміром близько 16% ВВП на заходи з підтримки економіки, наприклад на програми компенсації заробітних плат для компаній, які втратили більш ніж 30% доходу через карантин (проте, все ж не звільняють

працівників), тощо. Наразі 3 мільйони підприємств зареєструвалися на отримання цього пакету допомоги [8].

Основною метою антикризового управління є забезпечення успішних результатів – запланованих чи випадкових – за допомогою ефективної організації, що

досягається шляхом використання оточення на основі добре поставленого управління людьми і комунікаціями.

Антикризове управління в умовах пандемії доцільно зосередити у трьох основних циклів (рис. 3).



Рис. 3. Основні цикли антикризового управління в умовах пандемії (розроблено авторами)

Антикризове управління в умовах пандемії повинно передбачати оцінку доцільного терміну тривалості режиму карантину з урахуванням усіх виявлених ризиків та забезпечення відповідної адаптації антикризових заходів, зокрема:

1) створення багаторівневої системи ризик-менеджменту та удосконалення стратегічного планування і аналізу, як важливих елементів кризового управління і прийняття рішень на підприємстві;

2) забезпечення видалених робочих місць для швидкої адаптації на належному рівні, а саме переведення більшості співробітників в режим дистанційної роботи із забезпеченням необхідного оснащення;

3) забезпечення необхідної підтримкою, яку можна забезпечити завдяки децентралізованим цифровим

робочим просторам. Цей підхід активізує колективний інтелектуальний потенціал підприємства й забезпечує працівників засобами ефективного надання взаємної підтримки в умовах самоорганізації;

4) оперативна підтримка клієнтів і партнерів;

5) збільшення гнучкості організації, додаткові вимоги щодо кібербезпеки;

Отже антикризове управління є функцією менеджменту, яка забезпечує: уникнення кризових ситуацій; зменшення або ліквідацію наслідків фінансової кризи на підприємстві; забезпечення належного рівня платоспроможності. Від ефективності проведення антикризових заходів на підприємствах буде залежати їх майбутнє існування чи згорання діяльності.

Висновки. Ситуація з поширенням коронавірусу виявила низьку готовність до реагування на загрозу масштабної пандемії, засвідчила недосконалість національних систем кризового менеджменту, а також наявність суттєвих вразливостей у різних сферах (передусім охорони здоров'я та біобезпеки, економіки тощо).

Антикризове управління підприємств повинно вирішити цілу низку проблемних питань, серед яких:

- неможливість раннього виявлення, оцінювання і попередження загрози;

- відсутність достатніх спроможностей, резервів, альтернативних стратегій на випадок кризової ситуації;

- відсутність або неактуальність планів комплексного реагування, єдиних стандартів та узгоджених протоколів дій;

- неготовність більшості підприємств і населення працювати в умовах карантинних обмежень, у т. ч. дистанційно;

- повільне реагування з боку уповноважених державних і місцевих органів антикризового управління, низька ефективність координації заходів на різних рівнях, у т. ч. через недоліки законодавства та/або його невиконання.

Це обумовлює актуальність удосконалення антикризового управління, враховуючи, що основною метою при цьому є формування здатності протистояти загрозам різного походження, швидко адаптуватися до змін безпечного середовища і підтримувати стає функціонування, а також швидко відновлюватися після кризи до бажаної рівноваги (на попередньому або новому рівні).

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Панченко С. В., Дикань В. Л., Воловельська І. В. Управління бізнесом: підручник. За заг. ред. В. Л. Диканя.

Харків: УкрДУЗТ, 2017. С. 45.

2 Панченко С. В., Дикань В. Л., Шраменко О. В., Полякова О. М., Уткіна Ю. М. Підприємництво : підручник. Х.: УкрДУЗТ, 2016. Ч.2. Реалізація підприємницької діяльності у сучасних ринкових умовах. С. 58-60.

3 Коюда В. О. Антикризова програма – основа системи антикризового управління підприємством. Бизнес-Информ. 2009. № 12. С. 47- 49.

4 Кушнір Н. Б., Войтович Д. С. Особливості антикризового управління та економічної діагностики підприємства в сучасних умовах Ефективна економіка. 2016. №5. Режим доступу до ресурсу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4954> [дата звернення 8.05.2020]

5 Єпіфанова І. Ю., Оранська Н. О. Сутність антикризового управління підприємства. Економіка і суспільство. 2016. Вип. 2. С. 265-269.

6 Стешенко О. Д., Каленський О. В. Антикризове фінансове управління підприємством. Вісник економіки транспорту і промисловості. Вип. 54. 2016. С.362-367.

7 Офіційний сайт Державної служби статистики України. Режим доступу до ресурсу : <http://www.ukrstat.gov.ua> [дата звернення: 10.05.2020]

8 Міжнародний досвід подолання економічних наслідків пандемії. Режим доступу до ресурсу: <https://eba.com.ua/mizhnarodnyj-dosvid-podolannya-ekonomichnyh-naslidkiv-pandemiyi> [дата звернення 10.05.2020]

9 Нова велика рецесія. Режим доступу до ресурсу : https://www.rbc.ua/static/longread/helping_hand/index.html [дата звернення: 11.05.2020]

REFERENCES

1 Panchenko S.V., Dy`kan` V.L., Volovel`s`ka I.V. ta in. (2017) Upravlinnya

biznesom [Business management]. Xarkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

2 Panchenko S.V., Dy`kan` V.L., Shramenko O.V., Polyakova O.M., Utkina Yu.M. (2016) Realizaciya pidpry`emny`cz`koyi diyal`nosti u suchasny`x ry`nkovy`x umovax [Implementation of entrepreneurial activity in modern market conditions]. Pidpry`emny`cz`tvo [Business]. Xarkiv: UkrDUZT (in Ukrainian)

3 Koyuda V.O. (2009) Antikrizova programa – osnova sistemi antikrizovogo upravlinnya pidpriemstvom [Anti-crisis program is the basis of the anti-crisis management system of the enterprise]. Biznes-Inform. № 12. Pp. 47-49. (in Ukrainian)

4 Kushnir N.B., Voitovich D.S. (2016) Osoblyvosti antikriznogo upravlinnia ta ekonomichnoi diagnostiki pidpriemstva v suchasnykh umovakh [Features of crisis management and economic diagnostics of the enterprise in modern conditions]. Effective economy. №5. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4954> (accessed 8 may 2020)

5 Yepifanova I.Yu., Oran`ska N.O. (2016) Sutnist antykrizovogo upravlinia

pidpriemstva [The essence of crisis management of the enterprise]. Economy and society. №2. Pp. 265-269. (in Ukrainian)

6 Steshenko O.D., Kalens`kyi O.V. (2016) Antikrizove finansove upravlinnia pidpriemstvom. [Anti-crisis financial management of the enterprise]. Bulletin of Transport Economics and Industry. Vip.54. Pp. 362-367. (in Ukrainian)

7. Ofitsial'nyy sayt Gosudarstvennoy sluzhby statistiki Ukrainy. [The official website of the State Statistics Service of Ukraine.] Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 10 may 2020)

8 Mizhnarodnyi dosvid podolania ekonomichnykh naslidkiv pandemii. [International experience in overcoming the economic consequences of a pandemic]. Available at: <https://eba.com.ua/mizhnarodnyj-dosvid-podolannya-ekonomichnyh-naslidkiv-pandemiyi> (accessed 11 may 2020)

9 Nova velyka retseciia. [A new great recession]. Available at: https://www.rbc.ua/static/longread/helping_hand/index.html (accessed 11 may 2020)

УДК 330(477+100)

ПРОБЛЕМА ЗОВНІШНЬОЇ ЗАБОРГОВАНОСТІ У КРАЇНАХ ЄС

*Зайцева А.С., к.е.н., доцент,
Стародубова А. М., студентка (ХНУ імені В.Н. Каразіна)*

У цій статті розглядається проблема зовнішньої заборгованості країн Європейського Союзу. Розглядаються сучасні форми здійснення зовнішніх запозичень, а також причини зовнішнього боргу країн загалом та причини, що стали початком боргової кризи саме для країн ЄС. У статті наводяться основні теоретичні варіанти подолання цієї проблеми, як у вигляді заходів для подолання проблеми зовнішнього боргу, загальноприйнятих шляхів подолання проблеми державної заборгованості, так і у вигляді основних напрямків політики для подолання цієї проблеми. Також в статті наведені дані та статистика про зовнішній борг ЄС за період 2013-2019рр, рейтинг серед країн ЄС, що мають найбільший зовнішній борг та його суми, структура зовнішнього державного боргу країн Євросоюзу за період 2017 - 2019рр. У даній статті також розглянуті основні наслідки накопичення зовнішнього боргу.

Ключові слова: зовнішній борг, країни ЄС, заборгованість, ВВП, економічні проблеми.

ПРОБЛЕМА ВНЕШНЕЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ В СТРАНАХ ЕС

*Зайцева А.С., к.э.н., доцент,
Стародубова А. М., студентка (ХНУ имени В.Н. Каразина)*

В этой статье рассматривается проблема внешней задолженности стран Европейского Союза. Рассматриваются современные формы осуществления внешних заимствований, а также причины внешнего долга стран в целом и причины, послужившие началом долгового кризиса именно для стран ЕС. В статье приводятся основные теоретические варианты преодоления этой проблемы, как в виде мер для решения проблемы внешнего долга, общепринятых путей решения проблемы государственной задолженности, так и в виде основных направлений политики для преодоления этой проблемы. Также в статье приведены данные и статистика о внешнем долге ЕС за период 2013-2019гг. , рейтинг среди стран ЕС, имеющих наибольший внешний долг и его суммы, структура внешнего государственного долга стран Евросоюза за период 2017 - 2019гг. В данной статье также рассмотрены основные последствия накопления внешнего долга.

Ключевые слова: внешний долг, страны ЕС, задолженность, ВВП, экономические проблемы.

THE PROBLEM OF EXTERNAL DEBT IN THE EU COUNTRIES

*Zaitseva A.S., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Starodubova A.M., student (V.N. Karazin Kharkiv National University)*

This article provides the review of the problem of external debt of the countries of the European Union. Modern forms of external borrowing are considered, as well as the reasons for the external debt of countries in general and the reasons that became the beginning of the debt crisis for the EU countries. The article provides the main theoretical options for overcoming this problem, both in the form of measures to overcome the problem of external debt, common ways to overcome the problem of public debt, and in the form of the main policy directions to overcome this problem. The data show a deterioration of the EU's position in the international arena, as well as the emergence of debt economic problems of the European Union, which adversely affects the overall situation in the world. The public debts of Greece, Spain, Ireland and Portugal need to be refinanced, measures need to be taken to improve the situation, but over the years the external debts of the countries do not tend to decrease, which has a negative impact on total external debt, a possible external debt crisis. Thus, public external debt is a component of the systems of the world, such as financial, economic, technological and others. It can be part of the economic policy of almost all states. The vast majority of them have deficit budgets and lack their own funds for domestic investments, socio-economic transformations, as well as the fulfillment of debt obligations on foreign borrowings. The article also provides data and statistics on the EU external debt for the period 2013-2019, the ranking among the EU countries with the largest external debt and its amounts, the structure of the external public debt of the EU for the period 2017 - 2019. This article also discusses the main consequences of accumulation of external debt.

Keywords: *external debt, EU countries, debt, GDP, economic problems.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Поглиблення кризових явищ та поглиблення критичності ситуації зовнішнього економічного боргу країн Європейського Союзу являється проблемою багатьох країн світу. Пошук шляхів подолання боргових криз в країнах ЄС, і не тільки, являється основним завданням політичних сил.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На міжнародній науковій арені питання зовнішнього боргу набули поширення у роботах багатьох науковців, практиків, політиків, зокрема таких як Слав'юк Н.[1], Волынская О.[2], Eggetsson G.[3], Krugman P.[3], Кесе А.Онсорге Ф., Нейгл П., Сугавара Н.[10]

Виділення невирішених частин загальної проблем. Відсутність поглиблених теоретико-методичних та

практичних основ виникнення та поглиблення зовнішньої заборгованості у країнах Європейського союзу є основними невирішеними частинами загальної проблеми проблеми зовнішнього боргу будь-якої країни.

Формування цілей статті (постановка завдання): Основна мета даної статті полягає у спробі узагальнити основні причини виникнення зовнішнього боргу та узагальнити їх.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зовнішня заборгованість — сумарні грошові зобов'язання країни, що виражаються грошовою сумою, що підлягає поверненню зовнішнім кредиторам на певну дату, тобто загальна заборгованість країни по зовнішнім позиках і неоплаченим ним відсоткам. [1]

Формами здійснення зовнішніх державних запозичень є:

— випуск боргових цінних паперів і їх розміщення на міжнародних фінансових ринках;

— отримання урядом країни кредитів від інших держав через кредитні лінії під гарантії уряду;

— отримання урядом країни міжнародних кредитів у міжнародних фінансових організацій.

Варто зазначати, що між державним боргом і державним бюджетом існує нерозривний зв'язок. Однією з головних причин виникнення державних запозичень може бути дефіцит державного бюджету,

тобто перевищення видатків бюджету над його доходами [2].

Тенденція зростання обсягів позик країн світу за останнє десятиріччя зберігається. На сьогодні близько 20 країн ЄС порушують Маастрихтські критерії, відповідно до яких рівень державного дефіциту не може перевищувати 3% від ВВП.

Європейський Союз заявляє, що країни повинні притримуватися відношення боргу до ВВП не більше ніж 60% [3].

Таблиця 1.

Рейтинг найбільшого зовнішнього державного боргу країн ЄС, у відсотках до ВВП [4].

Країна	Зовнішній державний борг станом 01.01.2020р.
Греція	181,9
Італія	134,0
Португалія	123,0
Бельгія	105,1
Кіпр	105,0
Франція	99,7
Іспанія	98,7

Початком боргової кризи у Європі вважається 2009 рік, коли вперше стало зрозуміло, що Греція може оголосити дефолт через критичний розмір державного боргу, який на той момент складав близько 130% ВВП.

За період з 2009-2014 рр. загальний розмір державного боргу країн зони Євро виріс з 70% до 92% ВВП. При цьому, за даними Європейської комісії, в проблемних країнах зони Євро, обсяг держборгу в 2014р. в 2-3 рази перевищував встановлений Маастрихтською угодою ліміт в 60% ВВП [5].

Будь-яка країна, яка залучає зовнішні позики, повинна сплачувати процент за своїм боргом. За умов збільшення боргу, рівень процентних платежів, що вимагаються для обслуговування боргу, також зростає.

Зовнішні позики в цьому випадку повинні покривати не лише розрив між внутрішніми заощадженнями та інвестиціями, а також розрив між державними витратами і доходами разом із процентами за боргом.

Для зовнішнього боргу розраховують коефіцієнт обслуговування і розраховують його як відношення всіх платежів із зовнішньої заборгованості до валютних надходжень держави, виражене в процентах.

Сприятливим рівнем обслуговування вважається значення показника на рівні 25 %. Межею небезпеки при оцінці ситуації з погашенням боргу і сплатою процентів вважається відношення процентних платежів до експорту 15-20 %, межею підвищеної небезпеки — 25-30 % [6].

Досить великі різниці спостерігаються у цифрових показниках резервних покриттів державних боргів у багатьох країнах Європи, наприклад G-7 це менше 10%, що є дуже низьким. Тоді як G-20 демонструє 260 %, (Китай) 344 %, а в окремих країнах (Великій Британії,

Іспанії) близький до 5 %, що є ще й показником відсутності джерел погашення свого зовнішнього боргу [7].

Якщо розглядати тенденцію зростання зовнішнього боргу країн Європейського Союзу, можемо спостерігати такі цифри:

Таблиця 2.

Суми зовнішнього боргу Європейського Союзу у різні роки [6].

Рік	Сума боргу (в млн євро)
2013	11750000,0
2014	12260000,0
2015	12650000,0
2016	12470000,0
2017	12579778,2
2018	12715249,1
2019	12870000,0

Як ми бачимо, країни Європи мають досить високий рівень зовнішнього боргу. Якщо зовнішній борг Європейського Союзу надалі зростатиме такими темпами, то можна зробити приблизні прогнози, що до кінця 2020 року борг становить 13 трлн. євро, а до 2024 року року сягне 14 трлн. євро.

Зовнішній державний борг, особливо за умови його зростання,

викликає негативні наслідки для національної економіки і соціальної сфери. Наявність зовнішнього боргу загрожує державі проблемами, оскільки для його погашення необхідно витратити значні кошти з бюджету. Іноді власних джерел для погашення боргу стає недостатньо, при цьому можливість його рефінансування на внутрішньому і зовнішньому ринках може бути відсутнім.

Таблиця 3.

Структура зовнішнього державного боргу країн Євросоюзу за період 2017 - 2019 рр., млрд євро (складено на основі даних з джерела [8])

Рік	Валютні кредити	Цінні папери	Торгові кредити	Інше
2017	5070,8	4766,4	316,4	521,5
2018	5441,4	4592,7	324,5	597,5
2018	5370,6	4892,1	336,5	655,2

Дані свідчать про погіршення становища країн ЄС на міжнародній арені, а також виникнення боргових економічних проблем Євросоюзу, що несприятливо відбивається на загальній ситуації в світі.

Державні борги Греції, Іспанії, Ірландії та Португалії потребують рефінансування, необхідно вживати заходів, що сприяють поліпшенню ситуації, однак протягом років зовнішні борги держав не мають тенденції

зниження, що має негативний вплив на загальну зовнішню світову заборгованість, можлива криза зовнішньої заборгованості.

Розглянемо основні наслідки накопичення зовнішнього державного боргу:

— формування «споживацького» стереотипу поведінки;

— надмірна залежність вітчизняних фінансів від фінансів міжнародних і до втрати своєї політичної незалежності;

— неспроможність сформувати засади довгострокової конкурентоспроможності національної економіки.

— зростання державного боргу і перетворення його обслуговування на постійну проблему запозичення;

— формування «примусової» спеціалізації експорту на сировинних товарах, що погіршує ситуацію економічної незалежності щодо виробництва експортної продукції;

— захоплення держави позиковими операціями сприяє відверненню значних бюджетних коштів від потреб господарського і соціального розвитку країни.

Аби мати рекомендації щодо покращення боргового стану країн Європейського Союзу потрібно мати на увазі, що велика більшість країн ЄС - потенційні дефолтери, вони з високим ступенем ймовірності можуть оголосити про дефолт або реструктуризацію.

Наприклад, Греція і Ірландія пройшли межу неповернення, їх основний шлях лежить через реструктуризацію боргу. Або, ще можна покладатися на підтримку з боку країн-донорів Євросоюзу, але це тимчасово, бо така підтримка не може бути довговічною.

Португалія, Іспанія, Італія — такі країни зони Євро, які продовжують відчувати бюджетні проблеми на тлі високого боргового навантаження.

Повторення такої ситуації, як у Греції, можливо в будь-який момент у

будь-який з країн цієї групи, але, на наш погляд, не виключено, що проблеми ще можна уникнути за допомогою таких заходів як:

— підвищення фіскального навантаження;

— скорочення витрат бюджету;

— продажу державних активів;

— підтримка темпів економічного зростання, які випереджають темпи зростання державного боргу.

Однак останній спосіб дуже довгостроковий, який вимагає не тільки підтримання низької вартості капіталу, але і високого рівня зайнятості, повного завантаження потужностей, підвищення продуктивності праці, розробки нових технологій, тощо.

Країни Європейського Союзу, які відчують критичні боргові проблеми, не можуть дозволити собі піти за цим сценарієм, бо це довгострокова перспектива. Проте, ці країни можуть використовувати не один інструмент подолання високого боргу, а їх сукупність.

Загалом, серед загальноприйнятих шляхів подолання проблеми державної заборгованості можна виділити наступні [9]:

— рефінансування держ боргу (погашення основної заборгованості та проценту за рахунок коштів, отриманих від розміщення нових позик);

— уніфікація (об'єднання декількох позик в одну);

— реструктуризація (на певних умовах відстрочується виплата частки боргу);

— консолідація (передання зобов'язань на нові позики задля продовження терміну позики);

— відстрочка (провадиться тоді, коли випуск нових позик є фінансово недоцільним, так як всі доходи від позик використовують на обслуговування раніше випущених позик);

— анулювання (означає відмову уряду від його погашення.

Анулювання боргів може бути зумовлене фінансовою неспроможністю держави, тобто банкрутством чи політичними мотивами);

- конверсія (зміна дохідності);
- обмін за регресивним співвідношенням (обмін на нові позики з метою скорочення величини боргу).

Існує чотири основних напрямки політики, які можуть допомогти країнам перенести поточну глобальну рецесію, незважаючи на високий рівень боргу:

1. Надійне управління боргом і прозорість. Оскільки країни відчувають гостру потребу у фінансуванні, надійне управління боргом і прозорість боргу вкрай важливі, щоб гарантувати, що сьогоднішній борг завтра зможе бути погашений, що вартість запозичень утримується під контролем, економічна прийнятність боргу в кінцевому підсумку буде відновлена, а бюджетні ризики будуть стримуватися.

2. Належне управління. Навіть при широкомасштабному бюджетному стимулюванні, покликаному подолати спостережуваний сьогодні спад активності, необхідним є раціональне використання запозичених коштів. У деяких попередніх кризових ситуаціях, як з'ясувалося постфактум, позикові кошти були спрямовані на цілі, які не сприяли збільшенню надходжень від експорту, зростання продуктивності або потенційного обсягу виробництва.

3. Ефективне регулювання та нагляд. У той час як тимчасова лібералізація нормативного регулювання виправдана в поточній ситуації, попереджувальне регулювання і нагляд у фінансовому секторі зможуть допомогти директивним органам виявляти виникаючі ризики і приймати відповідні заходи.

4. Надійна макроекономічна політика. Надійні основи грошово-кредитної, валютної та податково-бюджетної політики зможуть забезпечувати здатність країн до

відновлення в вкрай нестійких умовах світової економіки [10].

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.

Отже, державний зовнішній борг є складовою систем держав світу, таких як, фінансова, економічна, технологічна та інших. Він може бути частиною економічної політики практично всіх держав. Переважна їх кількість має дефіцитні бюджети і відчуває нестачу власних коштів для здійснення внутрішніх вкладень, проведення соціально-економічних перетворень, а також виконання боргових зобов'язань за зовнішніми запозиченнями.

Проаналізувавши події, що відбувалися у ЄС останні 15 років, можна зробити висновки, що Європейська боргова криза є результатом:

- простих умов кредитування у період 2005-2008 рр., які обумовили високий рівень накопичення боргів та кредитування;

- прийняття до ЄС країн, що мали занадто високі розміри державного боргу;

- глобалізація фінансової системи;

- фіскальна політика держав ЄС, що була направлена на збільшення державних надходжень та витрат;

- повільний економічний зріст, починаючи з 2008 року;

- заходи, що проводилися країнами для покращення проблем банківського та приватного секторів.

Також можна зробити висновки, що розмір зовнішнього боргу ЄС у останні роки збільшується та становище країн ЄС на міжнародній арені погіршується. Основними інструментами у подоланні цієї проблеми можуть виступити: надійне, належне управління боргом та прозорість, ефективне регулювання та нагляд, надійна макроекономічна політика.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Слав'юк Н. Зовнішні державні запозичення та економічний розвиток країни: монографія. Національний університет «Києво-Могилянська академія». Київ. 2019. 172 с.
2. Волынская О. Понятие долговой политики и критерии оценки ее эффективности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.misbfm.ru/article/ponyatie-dolgovoy-politiki-i-kriterii-ocenki-ee-effektivnosti>
3. Внешняя задолженность стран [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://svspb.net/danmark/vneshnij-dolg-stran.php>
4. National debt in EU countries in the first quarter 2019 in relation to gross domestic product [Electronic resource] – URL: <https://www.statista.com/statistics/269684/national-debt-in-eu-countries-in-relation-to-gross-domestic-product-gdp/>
5. Європейський союз: офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://europa.eu/european-union/index_en
6. Мировая задолженность: причины и последствия. Механизм урегулирования внешней задолженности [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.grandars.ru/>
7. Країни ЄС з найбільшим державним боргом [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://amp.finance.bigmir.net/news/97721-Kakie-strany-ES-zadolzhali-bol-she-vseh--Infografika>
8. European Central bank: official website. URL: <https://sdw.ecb.europa.eu/>
9. Eggetsson G., Krugman P. Debt, Deleveraging, and the Liquidity Trap: A Fisher-MinskyKoo Approach. The Quarterly Journal of Economics. 2012. Vol. 127 (3). P. 1469–1513
10. Кесе А., Онсорге Ф., Нейгл П., Сугавара Н. Под натиском долговой волны. Финансы и развитие. Июнь 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://www.imf.org/external/russian/pubs/ft/fandd/2020/06/pdf/COVID19-and-debt-in-developing-economies-kose.pdf>

REFERENCES

1. Slav'yuk N. (2019) Zovnishni derzhavni zapozy`chennya ta ekonomichny`j rozvy`tok krayiny. Nacional`ny`j universy`tet «Ky`yevy`vo-Mogy`lyans`ka akademiya». 172 p.
2. Volunskaya O. Ponyaty`e dolgovo`j polytyky y kryteryu ocenky efektyvno`sty [The concept of debt policy and criteria for assessing its effectiveness] Available at <http://www.misbfm.ru/article/ponyatie-dolgovoy-politiki-i-kriterii-ocenki-ee-effektivnosti>
3. Vneshnyaya zadolzhennost` stran [External debt of countries] Rezhy`m dostupa: <http://www.misbfm.ru/article/ponyatie-dolgovoy-politiki-i-kriterii-ocenki-ee-effektivnosti>
4. National debt in EU countries in the first quarter 2019 in relation to gross domestic product [Electronic resource] – URL: <https://www.statista.com/statistics/269684/national-debt-in-eu-countries-in-relation-to-gross-domestic-product-gdp/>
5. Yevropejs`ky`j soyuz: oficijny`j sayt [European Union: official website] Elektronny`j resurs – Rezhy`m dostupa: https://europa.eu/european-union/index_en
6. Myrovaya zadolzhennost` : prychny` y posledstvy`ya. Mexany`zm ureguly`rovany`ya vneshnej zadolzhennosty` [World debt: causes and consequences. External debt settlement mechanism]. Elektronny`j resurs – Rezhy`m dostupa: <http://www.grandars.ru/>
7. Krayiny` YeS z najbil`shy`m derzhavny`m borgom [The country with the greatest sovereign Borg] – Rezhy`m dostupa: <http://amp.finance.bigmir.net/news/97721-Kakie-strany-ES-zadolzhali-bol-she-vseh--Infografika>
8. European Central bank: official website. URL: <https://sdw.ecb.europa.eu/>

9. Eggetsson G., Krugman P. Debt, Deleveraging, and the Liquidity Trap: A Fisher-MinskyKoo Approach. The Quarterly Journal of Economics. 2012. Vol. 127 (3). P. 1469–1513

10. Kесе А., Оnsorge F., Nejgl P., Sugavara N. (2020) Pod naty`skom dolgovoј

volny. Fynansu y` razvyt`e. 2020. Elektronnyj resurs – Rezhy`m dostupu: <https://www.imf.org/external/russian/pubs/ft/fandd/2020/06/pdf/COVID19-and-debt-in-developing-economies-kose.pdf>

УДК 338.339:33.05

РЕИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ СТРАН-ЧЛЕНОВ ЕВРОСОЮЗА: ОПЫТ ДЛЯ УКРАИНЫ

Маковоз Е.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

Казаков А. Ю., магистр, (ХНУ имени В. Н. Каразина)

Проанализирован наиболее удачный опыт среди стран ЕС создания и развития промышленных парков в системе функционирования реиндустриализации промышленного комплекса экономики, исследован ряд мер государственной политики по стимулированию научно-технологического и инновационно-промышленной деятельности. Учитывая этот опыт, в данной статье предложены соответствующие конструктивные рекомендации о мерах реиндустриализации современных промышленных зон в Украине. Сделан вывод о том, что развитие промышленных отраслей является ключевым фактором в преодолении структурных деформаций в экономике Украины и необходимой предпосылкой для перехода к устойчивому экономическому росту.

Ключевые слова: *промышленные парки, реиндустриализация, инновационная инфраструктура, технологическая политика.*

РЕИНДУСТРИАЛІЗАЦІЯ ПРОМИСЛОВОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄВРОСОЮЗУ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ

Маковоз О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Казаков А. Ю. магiстр, (ХНУ імені В. Н. Каразіна)

Проаналізований найбільш вдалий досвід серед країн ЄС створення і розвитку промислових парків в системі функціонування реіндустріалізації промислового комплексу економіки, досліджено ряд заходів державної політики щодо стимулювання науково-технологічного та інноваційно-промислової діяльності. З огляду на цей досвід, запропоновані відповідні конструктивні рекомендації про заходи реіндустріалізації сучасних промислових зон в Україні. Зроблений висновок про те, що розвиток промислових галузей являється ключовим фактором в подоланні структурних деформацій в економіці України та необхідною стежею для переходу до стійкого економічного росту.

Ключові слова: промислові парки, реіндустріалізація, інноваційна інфраструктура, технологічна політика.

REINDUSTRIALIZATION OF THE INDUSTRIAL SECTOR OF THE ECONOMIES OF THE EUROPEAN UNION COUNTRIES: EXPERIENCE FOR UKRAINE

*Makovoz O.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (USURT)
Kazakov A. Y., Master of Science, (V. N. Karazin Kharkiv National University)*

The most successful experience among the EU countries in the creation and development of industrial parks in the system of functioning of the reindustrialization of the industrial complex of the economy, a number of state policy measures to stimulate scientific and technological and innovative and industrial activities have been investigated. Taking into account this experience, the corresponding constructive recommendations on measures of reindustrialization of modern industrial zones in Ukraine are proposed. The analysis as a whole confirmed the hypothesis expressed earlier that the reindustrialization of European countries can become a powerful prerequisite for the industrial revival of the domestic economy. The development of industrial sectors is a key factor in overcoming structural deformations in the Ukrainian economy and a necessary precondition for the transition to sustainable economic growth. The analysis as a whole confirmed the previously stated hypothesis that the reindustrialization of European countries can become a powerful prerequisite for the industrial revival of the domestic economy. The development of industrial sectors is a key factor in overcoming structural deformations in the Ukrainian economy and a prerequisite for the transition to sustainable economic growth.

However, the limited internal investment resources provoke the search for external sources of financing. Only the formation of a holistic economic policy aimed at eliminating the above factors can provide an appropriate climate for the inflow of investments into the country. An important step towards overcoming the aforementioned obstacles can be not only the conclusion of an association agreement with the EU by Ukraine, which will simplify customs procedures and significantly raise the country's prestige for potential investors, but the final entry into the association, adaptation of the legislative framework.

Key words: industrial parks, reindustrialization, innovation infrastructure, technological policy.

Постановка проблеми. Наиболее весомым препятствием восстановления индустриального потенциала в Украине является нехватка внутренних инвестиционных ресурсов и технологическая отсталость, что обуславливает необходимость привлечения иностранного капитала, и следовательно ускорения процессов реиндустріалізації.

Наиболее эффективными, по нашему мнению, являются прямые иностранные инвестиции (ПИИ), которые, в отличие от процесса портфельного

инвестирования, имеют реальный характер (трансферт не только капитала, технологий, но и «ноу-хау»). Одной из весомых предпосылок привлечения дополнительного инвестиционного капитала в экономику Украины может стать изменение инвестиционных стратегий в экономике ведущих странах мира. Для Украины эти показатели важны, ведь Украина держит вектор развития отраслей именно равняясь на страны Европейского Союза.

Анализ последних исследований и публикаций. В научной среде достаточно

свидетельств о том, что само наращивание промышленного потенциала страны способно стать основным инструментом повышения уровня экономики [15, с. 16-18; 12, с. 4; 6, с. 16; 13, с. 5; 4, с. 147; 1, с. 24-26]. Конкретнее, такие ученые, как, А. Лавопа и А. Ширмай выделяют несколько механизмов, которые объясняют роль промышленности как одного из важных двигателей экономического роста [10, с. 6-8], а именно:

- 1) лучшие возможности для аккумуляции капитала;
- 2) выше, чем во многих других отраслях, производительность труда;
- 3) возможность использования эффекта масштаба;
- 4) динамические или непрямые эффекты развития промышленности (инвестиции в промышленность осуществляют не прямое влияние на многие другие секторы экономики);
- 5) послабление ограничений платежного баланса, которые являются весомым препятствием для экономического роста в трансформационных экономиках;
- 6) ускорение технологического развития экономики.

Как в зарубежной так и в отечественной литературе на этот вопрос ответ дается прежде всего с позиции законодательства [5]. В частности, А. Егорова проанализировала нормативно-правовые аспекты законопроектов о введении и функционирования новых для Украины форм специальных правовых режимов экономической деятельности с акцентом на имеющихся у них проблемах и несогласованности с взятыми на себя Украиной международным обязательствам, предложив меры по систематизации и совершенствованию нормативно-правовой базы в этой сфере. В частности, указала на необходимость внесения в Закон Украины «Об индустриальных (промышленных) парках» положение о размещении на

территории таких парков инновационных предприятий [6].

Н. Гальчинская исследовала теоретические и практические вопросы правового режима земель промышленных зон, а также земельных участков для создания индустриальных парков в Украине. Она отметила о целесообразности разработки специального закона о земле, в котором нужно закрепить особенности правового режима земель промышленных зон и земельных участков индустриальных парков [7]. Тщательное исследование и рекомендации относительно механизма реализации политики создания индустриальных парков в Украине подал в своих трудах А. Молдован [8-9]. Он, в частности, отметил: «Идея индустриальных парков является достаточно перспективной и экономически выгодной, как для предприятий, так и для государства. Проблема в том, что ее необходимо качественно имплементировать в законодательство, для чего нужен профессиональный подход. В ином случае можно получить результат 1995-2004 годов - утраченные миллиарды бюджетных средств, и только миллионы привлеченных инвестиций». Трудно не согласиться с этим мнением, однако, наряду с юридическими вопросами создания эффективных индустриальных парков, важным остается еще ряд проблем: организационных, финансовых, кадровых и др. Ведь вопросы формирования дееспособной инновационной инфраструктуры должны решаться системно, из-за сочетания комплекса инструментов целого ряда политик (экономической, правовой, научно-технологической, инновационной, политики в сфере образования и развития человеческих ресурсов), что позволит через механизм синергии достичь поставленной цели.

Выделение нерешенных частей общей проблемы. Европейский регион

занимают ведущие позиции в мировой экономике по размерам промышленного и сельскохозяйственного производства, экспорту товаров и услуг, золотовалютных резервов, уровню развития международного туризма. В то же время экономика региона имеет ряд особенностей. На наш взгляд, нерешенной частью проблема является поиск путей принятия и адаптации разных аспектов евроинтеграции и реиндустриализации промышленного сектора экономики Укоаины.

Цель статьи состоит в поиске эффективных инструментов преодоления трудностей в процессе реиндустриализации промышленного сектора, и перехода к стойкому экономическому росту.

Изложение основного материала исследования.

Рассмотрим, ряд особенностей экономики европейского региона, во-первых, национальные экономики высокоразвитых государств Европы находятся на постиндустриальном этапе развития. В течение нескольких десятилетий планомерно сокращался удельный вес материального производства (первичного и вторичного секторов) и возрастала роль в создании ВВП и концентрация работающих в сфере услуг (третичном, четвертичном и пятом секторах). Именно последние три сектора экономики в настоящее время в значительной мере определяют рост национального производства, динамику инвестиций, превращают ряд стран Европы на ведущие финансовые центры мира, ячейки предоставления различных услуг. Экономическую основу региона обеспечивают национальные экономики Германии, Франции, Великобритании и Италии, которые входят в «Большую семерку».

Во-вторых, в настоящее время высокоразвитые государства Европы взяли курс от деиндустриализацию на реорганизацию промышленности.

Мировой финансово-экономический кризис 2007-2008 годов нанес сокрушительный удар по идеологии постиндустриального общества. Сам кризис был спровоцирован чрезмерным развитием финансового сектора с низким уровнем прозрачности. Поэтому с 2014 года взят курс и задан вектор на европейский «промышленный ренессанс». Первоочередными задачами в этом направлении является внедрение в производство новейших достижений науки и техники, переход к энерго- и материалозберегающих технологий. Правительством стран особое внимание уделяется перестройке старых малоэффективных производств и развитию новейших технологий. В частности, в рамках ЕС были разработаны программы по частичному росту и реорганизации традиционных производств (сталеварного, производства синтетических волокон, текстильного, нефтехимического производств, судостроения) и создание ряда новых. Одним из направлений структурной политики государств Европы стало привлечение прямых инвестиций зарубежных компаний. Все эти меры подпадают под процесс реиндустриализации.

Реиндустриализация - переход промышленного производства на новые технологические основы, то есть прогрессивные «высокие» технологии.

Процесс реиндустриализации в Европе берет начало в конце XX в. Он осуществляется на основе широкого внедрения в промышленное производство микроэлектроники, робототехники, лазерной и оптической техники, информационных технологий, программирования, биоиндустрии, новых материалов, новых видов энергии, космической техники и тому подобное. Правительства стран создают благоприятные условия для закупки иностранных патентов и лицензий. «Высокие» технологии позволяют

повышать производительность труда, обеспечивать лидерство на рынке, уменьшать себестоимость производства и как результат всего этого - обеспечить высокий уровень ВВП на душу населения. В Европе наибольший опыт реиндустриализации имеют Германия, Великобритания, Франция, в которых наука и инновации являются движущей силой экономического роста, а сами страны считают высокотехнологичными.

Важнейшей чертой современной Европы является рост взаимозависимости национальных экономик стран региона, рост международного движения товаров и капитала, развитие интеграционных процессов, интенсивный переход стран от замкнутых национальных хозяйств к экономике открытого типа, направленной на внешний мир.

То есть, одним из важнейших направлений политико - экономического

современного развития Европы являются глубокие интеграционные процессы в экономической, монетарной и политической сферах.

Европейские страны с переходной экономикой находятся на индустриальном или индустриально-аграрном этапе развития. На долю промышленности в структуре национального дохода этих стран приходится в среднем от 45 до 60%. В большинстве стран преобладает вторичный сектор экономики, а значит большинство стран готовы к реиндустриализации.

Конъюнктурные изменения положили начало в политике реиндустриализации промышленных стран. Схема конъюнктурных изменений в политике реиндустриализации промышленных стран ЕС представлена на рисунке 1.



Рис. 1. Конъюнктурные изменения в политике реиндустриализации промышленных стран ЕС [1,2,3]

Инструментальным фактором начала новой эры высоких технологий, реиндустриализации промышленного сектора экономики стран ЕС, стал рост цен на землю, повышение экологических стандартов и правил техники безопасности, фискального давления, ожидания демонтажа «пузыря» на рынке недвижимости, стремительное падение уровня заработных плат, ожидаемое увеличение транспортных и логистических затрат, которые наблюдается на фоне повышения мировых цен на нефть.

Также дополнительно ситуацию осложняет низкая производственная культура, которая значительно увеличивает затраты средств на внедрение новых технологий. Важно отметить, что здесь ключевую роль играют позиции Китая, как производственной базы с дешевой рабочей силой, который постоянно раскачивает научный прогресс, что позволяет широко использовать технологии автоматизации производств; количество работников сводится к минимуму, а основной акцент смещается от стоимости рабочей силы до уровня ее квалификации. В условиях повышения стоимости рабочей силы в Китае и транспортных средств, становится экономически целесообразным перенос производств ближе к рынкам сбыта. Ученые Л. Ресмини и И. Зидшлаг эмпирически доказали присутствие устойчивой обратной связи между прямыми иностранными инвестициями в Китай и инвестициями в новые страны члены ЕС [11 с. 10-14].

В условиях перманентного осложнения технологического ряда промышленной продукции основными преимуществами стран ЕС является высокий уровень технологического развития, наличие высококвалифицированных кадров, надлежащей инфраструктуры, а главное - агломерационный эффект, который позволяет значительно повысить

эффективность и скорость производственного цикла.

Реиндустриализацию в странах членах ЕС ускорили кризисные события в Украине 2012-2014 годов, что сказалось резким падением уровня занятости (это позволило снизить затраты на оплату труда и высвободило дополнительные трудовые ресурсы для развития промышленных отраслей). Особый шанс получили страны - новые члены ЕС и страны европейской периферии, в том числе и Украина, которые имеют выгодное географическое расположение относительно основных рынков сбыта промышленной продукции и одновременно характеризуются низким уровнем заработной платы, чем страны ЕС. По оценкам «Boston Consulting Group», в Польше расходы на рабочую силу на 35% ниже, чем в соседней Германии, а стоимость транспортировки товаров из Варшавы во Франкфурт на 40% ниже, чем из Шанхая [7]. Таким образом, страны европейской периферии становятся особенно привлекательными для производителей таких тяжелых и негабаритных товаров, как мебель, автомобили, тяжелая техника, аккумуляторы, металлические конструкции и тому подобное. В пользу реиндустриализации ЕС свидетельствует также отсутствие таможенных и культурных барьеров, что значительно упрощает сотрудничество между ними.

При таких условиях особый шанс получает Украина. Основными преимуществами, которые повышают ее привлекательность в глазах иностранных инвесторов, являются:

1) географическая близость к ЕС и выход к морю, Украина выгодно расположена относительно основных рынков сбыта промышленной продукции в Европе, а это значительно сокращает расходы на транспорт и логистику;

2) наличие большого внутреннего рынка сбыта для промышленной продукции. Отрицательное сальдо в

торговле промышленной продукцией, наблюдается в течение длительного периода в Украине, что свидетельствует о наличии устойчивого спроса на промышленную продукцию, который на данный момент не может быть удовлетворен внутренними производителями. Это является весомым преимуществом по сравнению с большей частью стран, которые обладают значительно меньшим объемом внутреннего рынка, несмотря на более высокую платежеспособность населения;

3) ниже, чем в соседних странах, расходы на заработную плату работникам. Если сравнивать данные национальных комитетов статистики, то по показателю среднемесячной заработной платы Украина (337 долл. США) существенно уступает своим соседям - Польше (759 долл. США), Словакии (811 долл. США) и Венгрии (691 долл. США);

4) более лояльные социальные и экологические стандарты;

5) наличие мощной сырьевой базы.

Однако существует достаточно как внутренних, так и внешних факторов, которые способны помешать притоку иностранного капитала в экономику Украины. Весомую конкуренцию в процессе реиндустриализации составляют США, которые, кроме вышеупомянутых преимуществ, дополнительно обладают значительно дешевыми энергоресурсами (этому поспособствовала «революция сланца»), значительно большим внутренним рынком и лояльными законодательными нормами. Кроме того, руководство США уже давно провозгласило курс на восстановление промышленного потенциала страны, а также успело внедрить ряд мер, которые повысили привлекательность этой страны для иностранных и внутренних инвесторов. В частности, была внедрена система налоговых льгот для товаропроизводителей, которые создают новые рабочие места в перспективных для страны отраслях. Такая активность США может значительно ослабить потенциал

реиндустриализации стран европейского региона, поскольку на сегодня руководством стран ЕС не было предложено никаких четких мероприятий по содействию возвращению притока инвестиций.

К внутренним факторам, которые способны помешать притоку иностранного капитала в экономику Украины, в частности можно отнести:

— слабо развитая производственная инфраструктура. Отсутствие надлежащей инфраструктуры для обеспечения деятельности производственных предприятий является едва ли не самым главным фактором, который отпугивает иностранных инвесторов, поскольку значительно усложняет производственный процесс и делает его более затратным;

— отсутствие квалифицированной рабочей силы и низкий уровень производственной культуры;

— административные трудности с получением прав собственности на землю и объекты недвижимости. Инвестиции в промышленность часто связаны с потребностью покупки земельного участка для строительства на ней производственных объектов. Отсутствие в Украине единого земельного кадастра и совершенного земельного законодательства значительно усложняет инвестиционные процессы;

— таможенные барьеры, которые приводят к увеличению стоимости и сроков доставки;

— злоупотребления полномочиями со стороны органов государственной власти и политическая неопределенность.

Только формирование целостной экономической политики, направленной на устранение вышеуказанных факторов, способно обеспечить надлежащий климат для притока инвестиций в страну. Важным шагом на пути к преодолению

вышеупомянутых препятствий может стать не только заключение Украиной соглашения об ассоциации с ЕС, что упростит таможенные процедуры и значительно поднимет авторитет страны для потенциальных инвесторов, а окончательного вступления в ассоциацию, адаптацию законодательной базы.

Вывод. Анализ в целом подтвердил высказанную ранее гипотезу о том, что реиндустриализация стран Европы способна стать мощной предпосылкой для промышленного возрождения отечественной экономики. Развитие промышленных отраслей является ключевым фактором в преодолении структурных деформаций в экономике Украины и необходимой предпосылкой для перехода к устойчивому экономическому росту. Однако ограниченность внутренних инвестиционных ресурсов провоцирует к поиску внешних источников финансирования. Наиболее удобным инструментом иностранного инвестирования в промышленность могут стать прямые иностранные инвестиции, предпосылки к притоку которых в страну создает процесс реиндустриализации европейских экономик, который связывают с изменением глобальных инвестиционных стратегий из-за потери Китаем своей привлекательности как дешевой производственной базы. Также выявлена устойчиво положительная связь между инвестиционными процессами в странах Центральной и Восточной Европы и Украины, которая фактически подтвердила гипотезу о родстве процессов реиндустриализации в странах Центральной и Восточной Европы и Украины. Однако, максимально воспользоваться такими перспективами Украина способна лишь при условии соблюдения четкой экономической политики, направленной на создание благоприятных инвестиционных условий в промышленных отраслях экономики.

В соответствии с этим, перспективу будущих исследований можно видеть в поиске эффективных инструментов инвестиционной политики в Украине.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Задоя А. «Нова індустріалізація» у стратегії випереджаючого переслідування / А. Задоя // Теоретичні та прикладні питання економіки. – 2018. – Вип. 27, Т. 1. – С. 21–29.
2. Задоя А. Деиндустриализация в Украине: «двадцать лет спустя» / А. Задоя // Академічний огляд. – 2012. – № 1. – С. 26–35.
3. Черкас Н. Прямі іноземні інвестиції як чинник розвитку технологічного сектора економіки / Н. Черкас // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Фінансово-економічні системи: трансформація та євроінтеграція (Збірник наукових праць) / НАН України. Інститут регіональних досліджень. – Львів, 2007. Вип. 1(63). – С. 166–172.
4. Шевчук В. Платіжний баланс і макроекономічна рівновага в трансформаційних економіках: досвід України: монографія / В. Шевчук. // Львів : Каменяр, 2011. – 495 с.
5. Якунин В. Постиндустриализм. Опыт критического анализа. Монография / В. Якунин, С. Сулакшин, В. Багдасарян, С. Кара-Мурза, М. Деева, Ю. Сафонова // Научный эксперт. - М. - 2012. – 288 с.
6. Aswicahyono, H., Narjok, D. Indonesian Industrialization. UNU-WIDER Research Paper WP2011/53. – Helsinki: 2011. – 34 p.
7. Dżikija, N. Praca w końcu wraca na Zachód. Polsce wyjdzie to na dobre [електронний ресурс]. – Режим доступу: http://forsal.pl/artykuly/664236,praca_w_koncu_wraca_na_zachod_polsce_wyjdzi_to_na_dobre.html.
8. Eder, F. EU plant Re-Industrialisierung des Kontinents [Електронний ресурс] –Режимдоступу:

<http://www.welt.de/wirtschaft/article109646600/EU-plant-ReIndustrialisierung-des-Kontinents.html>

9. Krugman, P. Deindustrialization, Reindustrialization, and the Real ExchangeRate. NBER Working Paper No. 2586. – Cambridge: 1988. – 32 p.

10. Lavopa, A., Szirmai, A. Industrialization, employment and poverty. UNUMERIT Working Paper No. 081. – Maastricht: 2012. – 70 p.

11. Resmini, L., Siedschlag, I. Is FDI into China crowding out FDI into the

European Union? Economic and Social Research Institute Papers WP231. –Dublin: 2008. – 27 p.

12. Sauer, C. Big push industrialization: some empirical evidence for East Asiaand Eastern Europe / C. Sauer, G. Li, K. Gawande // Economics Bulletin. – 2013. – Vol. 15. – Issue 9. – P. 1–7.

13. Szirmai, A. Industrialisation as an engine of growth in developing countries,1950–2005 / A. Szirmai // Structural Change and Economic Dynamics. –2012. – Vol. 23 – Issue 4. – P. 406–420.

14. The end of cheap China // The Economist. – 2012. – March 10th. – P. 75–76.

15. Tregenna, F. Manufacturing productivity, deindustrialization, andreindustrialization. UNU-WIDER Research Paper WP2011/57. – Helsinki:2017. – 24 p.

REFERENCES

1. Zadoia A. (2018) Nova industrializatsiia» u strategii vyperedzhaiuchoho peresliduvannia. Teoretychni ta prykladni pytannia ekonomiky. no 27, pp. 21–29.

2. Zadoia A. (2012) Deyndustryalizatsiia v Ukrainy: «dvadtsat let spustia». Akademichnyi ohliad. no 1. – pp. 26–35.

3. Cherkas N. (2007) Priami inozemni investysii yak chynnyk rozvytku tekhnolohichnoho sektora ekonomiky.

Sotsialno-ekonomichni doslidzhennia v perekhidnyi period. Finansovo-ekonomichni systemy: transformatsiia ta yevrointehratsiia (Zbirnyk naukovykh prats) NAN Ukrainy. Instytut rehionalnykh doslidzhen. Vyp. 1(63). – pp. 166–172.

4. Shevchuk V. (2011) Platizhnyi balans i makroekonomichna rivnovaha v transformatsiinykh ekonomikakh: dosvid Ukrainy: monohrafiia. 495 p.

5. Yakunyn V. (2012) Postyndustryalyzm. Opyt krytycheskoho analyza. Monohrafiia. Nauchni ekspert. 288 p.

6. Aswicahyono, H., Narjok, D. Indonesian Industrialization. UNU-WIDER Research Paper WP2011/53. – Helsinki: 2011. – 34 p.

7. Dzikija, N. Praca w końcu wraca na Zachód. Polsce wyjdzie to na dobre [електронний ресурс]. – Режим доступу: http://forsal.pl/artykuly/664236,praca_w_koncu_wraca_na_zachod_polsce_wyjdzi_to_na_dobre.html.

8. Eder, F. EU plant Re-Industrialisierung des Kontinents [Електронний ресурс] –Режимдоступу: <http://www.welt.de/wirtschaft/article109646600/EU-plant-ReIndustrialisierung-des-Kontinents.html>

9. Krugman, P. Deindustrialization, Reindustrialization, and the Real ExchangeRate. NBER Working Paper No. 2586. – Cambridge: 1988. – 32 p.

10. Lavopa, A., Szirmai, A. Industrialization, employment and poverty. UNUMERIT Working Paper No. 081. – Maastricht: 2012. – 70 p.

11. Resmini, L., Siedschlag, I. Is FDI into China crowding out FDI into the

European Union? Economic and Social Research Institute Papers WP231. –Dublin: 2008. – 27 p.

12. Sauer, C. Big push industrialization: some empirical evidence for East Asiaand Eastern Europe / C. Sauer, G. Li, K. Gawande // Economics Bulletin. – 2013. – Vol. 15. – Issue 9. – P. 1–7.

13. Szirmai, A. Industrialisation as an engine of growth in developing countries, 1950–2005 / A. Szirmai // Structural Change and Economic Dynamics. – 2012. – Vol. 23 – Issue 4. – P. 406–420.

14. The end of cheap China // The Economist. – 2012. – March 10th. – P. 75–76.

15. Tregenna, F. Manufacturing productivity, deindustrialization, and reindustrialization. UNU-WIDER Research Paper WP2011/57. – Helsinki: 2017. – 24 p.

"Вісник економіки транспорту і промисловості" є збірником статей про теоретичні і практичні дослідження у справі економіки транспортної і промислової галузей України. Призначений для викладачів, наукових співробітників, аспірантів, студентів та фахівців, що спеціалізуються у відповідних або суміжних галузях науки, освіти і виробництва.

***Видання індексується та реферується в національних та зарубіжних наукометричних базах даних:
Наукова періодика України, РИНЦ (Росія),
Index Copernicus (ICV 2015: 40.96, ICV 2016: 57.02) (Польща),
GoogleScholar (США)***

З електронною версією збірника можна ознайомитися на сайтах:

<http://vetp.kart.edu.ua>

http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe

<https://scholar.google.com.ua/citations?user>

<http://journals.uran.ua/index.php/2075-4892>

***«Вісник економіки транспорту і промисловості»
№ 70-71***

Збірник науково-практичних статей

Відповідальність за набір та викладення фактів у статтях несуть автори. Висловлені ними думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії і не покладають на неї ніяких зобов'язань.

Матеріали друкуються в авторській редакції.

Передрук матеріалів тільки з дозволу редакції збірника.

Відповідальний секретар – к.е.н., А.В. Толстова

Підписано до друку 23.10.2020 р.

Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.

Умовн.-друк. Арк. 5,82. Обл. – вид. арк. 5,96.

Замовлення ____ Тираж 55. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.