

Економічні науки

НАУКОВІ ПРАЦІ МАУП



МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



НАУКОВІ ПРАЦІ МАУП

Засновано у 2001 р.

Випуск 47 (4–2015)

Політичні науки

Юридичні науки

Економічні науки

Київ
ДП «Видавничий дім «Персонал»
2015

УДК 330-339; 321.7; 159.9
ББК 65.9(4УКР)29-2я43
М58

Редакційна колегія

Подолька А. М., д-р юрид. наук, проф. — головний редактор
Головатий М. Ф., д-р політ. наук, проф. — заступник головного редактора
Ігнатченко А. А., канд. техн. наук — відповідальний редактор

Політичні науки

Антонюк О. В., д-р політ. наук, проф.,
Бабкіна О. В., д-р політ. наук, проф.,
Бідзюра І. П., д-р політ. наук, Варзар І. М.,
д-р політ. наук, проф., Головатий М. Ф.,
д-р політ. наук, проф., Гончаренко О. М.,
д-р іст. наук, Мелков Ю. О., д-р філос.
наук, доц., Піляєв І. С., д-р політ. наук,
Попов В. Ж., д-р іст. наук, проф., Сур-
мін Ю. П., д-р соціол. наук, проф., Хи-
жняк І. А., д-р іст. наук, проф., Шуба О. В.,
д-р політ. наук, проф.

Юридичні науки

Александров Ю. В., канд. юрид. наук, проф.,
Ануфрієв М. І., д-р юрид. наук, проф., Бандур-
ка О. О., д-р юрид. наук, проф., Боро-
дін І. Л., д-р юрид. наук, проф., Гаркуша
В. С., канд. юрид. наук, доцент, Демчен-
ко С. Ф., д-р юрид. наук, Джунь В. В.,
д-р юрид. наук, проф., Ковальська В. В.,
д-р юрид. наук, ст. наук. співр., Корнієн-

ко М. І., канд. юрид. наук, проф., Курко М. Н., д-р
юрид. наук, доцент, Мартиненко О. А., д-р юрид.
наук, проф., Муравйов К. В., канд. юрид. наук,
доцент, Недюха М. П., д-р філос. наук, проф.,
Подолька А. М., д-р юрид. наук, проф.,
Романенко Є. О., д-р наук з держ. упр., доц.,
Темченко В. І., канд. юрид. наук, доцент, Христин-
ченко Н. П., канд. юрид. наук, Юлдашев О. Х.,
д-р юрид. наук, проф., Ярмиш О. Н., д-р юрид.
наук, проф.

Економічні науки

Захожай В. Б., д-р екон. наук, проф., Дахно І. І.,
д-р екон. наук, проф., Дмитренко Г. А., д-р екон.
наук, проф., Куроченко О. В., д-р екон. наук, проф.,
Пила В. І., д-р екон. наук, проф., Радзієвський О. І.,
д-р екон. наук, Федоренко В. Г., д-р екон. наук,
проф., Шостак Л. Б., д-р екон. наук, проф.,
Швець В. Я., д-р екон. наук, проф., Баєва О. В., д-р
біол. наук, проф., Сафонова В. Є., д-р екон. наук,
Хачатрян Г. Е., д-р екон. наук.

*Рекомендовано до друку Вченою радою Міжрегіональної Академії управління персоналом
(протокол № 10 від 18.11.2015 р.)*

Міжрегіональна Академія управління персоналом.

М58 Наукові праці МАУП / редкол.: А. М. Подолька (голов. ред.) [та ін.]. — К. : МАУП, 2001 —
Вип. 47 (4–2015). Політичні, юридичні, економічні науки. — К. : ДП “Вид. дім “Персонал”,
2015. — 126 с.: іл. — Бібліогр. в кінці ст.

У збірнику наукових праць публікуються статті науковців, які займаються проблемами роз-
витку політології, права і економіки.

Для науковців, викладачів, студентів, а також усіх, кого цікавить розвиток науки в Україні.

*Вищою атестаційною комісією України “Наукові праці МАУП” визнано як фахове видання з політичних наук
(за постановою Президії ВАК України № 1-05/4 від 26 травня 2010 р.) та юридичних наук (за постановою
Президії ВАК України № 1-05/5 від 31 травня 2011 р.).*

*Міністерством освіти і науки України збірник “Наукові праці МАУП” визнано як фахове видання
з економічних наук (за наказом МОН України від 21.11.13 № 1609).*

ББК 65.9(4УКР)29-2я43+67.9(4УКР)я43

© Міжрегіональна Академія
управління персоналом (МАУП), 2015
© ДП “Видавничий дім “Персонал”, 2015

ЗМІСТ

ПОЛІТИЧНІ НАУКИ	5	Шашкова-Журавель І. О. Характеристика міжнародно-правової системи забезпечення охорони праці шахтарів	62
Гула Р. В. Гене́за патріотизму: комплекс наукових підходів	5	Заросило В. В. Адміністративно-правові засади проведення виборів і референдумів як масових заходів та охорона громадського порядку під час їх проведення	68
Дахно І. І., Алієва-Барановська В. М. Розвиток відносин Норвегії та Європейського Союзу: досвід для України ...	11	ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ	72
Гайдукевич Г. А. Урегулирование ситуации в Украине и перспективы развития мира	16	Степахно И. В., Кубушка Л. И., Табаков В. З. Использование статистического анализа для идентификации математической модели решения прикладных задач с целью экономии затрат.....	72
Гольцов А. Г. Україна в сучасних неоімперських геополітичних проєктах	23	Квашук Д. М., Карпова К. В. Оцінка впливу основних факторів на розвиток машинобудування в Україні	75
Заяць Г. С. Соціальна сфера: пріоритетні напрями досліджень	31	Квашук Д. М., Пригунов П. Я., Карпова К. В. Оцінка впливу основних факторів на економічну безпеку машинобудівних підприємств у процесі інформаційно-аналітичного забезпечення	88
Юсеф Н. Научно-техническое и энергетическое сотрудничество Украины со странами ближневосточного региона	36	Колесник В. М., Савченко Т. В. Фактори впливу на витрати промислових підприємств	93
Іванов Д. В. Місія суспільного телебачення і радіомовлення у національному законодавстві України та Польщі у контексті перспектив європейської інтеграції України	42	Сливка О. А. Концепція людського розвитку як основа формування соціальної політики підприємства	99
ЮРИДИЧНІ НАУКИ	47		
Литвиненко В. І. Об'єкт правових відносин контролю у сфері господарювання фізичних осіб-підприємців в Україні	47		
Александров Ю. В. Щодо нового Закону України "Про пробацію" ...	53		
Костюк Т. О. Проблеми законотворчої діяльності в Україні і моніторна демократія.....	57		

Степахно І. В.

Використання
математико-статистичних методів
у моніторингових економічних
дослідженнях якості..... 104

Марченко С. М.

Розробка антикризового механізму
маркетингового логістичного ціноутворення
на підприємствах сільськогосподарського
машинобудування України..... 108

Толевска И. Н.

Туризм как социальный феномен
и парадигмальные особенности
его развития в современных условиях
жизнедеятельности..... 116

Харченко О. В.

Домінуючі чинники розвитку світової
транспортної системи і сучасна стратегія
реформування транспортної системи..... 120

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ.....123

УДК 330.4+519.22/.25

И. В. СТЕПАХНО

Л. И. КУБУШКА

В. З. ТАБАКОВ

Межрегиональная Академия управления персоналом, г. Киев

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТАТИСТИЧЕСКОГО АНАЛИЗА ДЛЯ ИДЕНТИФИКАЦИИ МАТЕМАТИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ РЕШЕНИЯ ПРИКЛАДНЫХ ЗАДАЧ С ЦЕЛЬЮ ЭКОНОМИИ ЗАТРАТ

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 47(4), с. 72–74

Разработка статистических методов в экономике очень часто требует получения объективной информации для выбора способа прогнозирования ситуации. Можно на практическом примере судовождения при реализации маневра показать преимущества использования некоторых вероятностных подходов.

При создании математических (или имитационных) моделей сложных технических, экономических, информационных и других систем очень часто конструируется возможность управления (прогнозирования) поведением системы путем влияния на основные, “узловые” ее показатели. Поскольку на практике входные данные приводятся с искажениями, имеющими вероятностный характер, то приходится заниматься исследованием оценивания поведения некоторых функций от таких “узловых” характеристик, но уже в следующем построении.

Пусть X_i , $i = 1, \bar{S}$ — независимые наблюдения над случайной матрицей $A + \Xi$, где $A = (a_{ij})$ — вещественная матрица, $i = 1, n$, $j = 1, m$, $\Xi = (\xi_{ij})$ — случайная матрица той же размерности.

Обозначим через λ_k сингулярные собственные числа матрицы A , а через $\hat{\lambda}_k$ — сингулярные собственные числа матрицы $\hat{A} = S^{-1} \sum_{i=1}^S X_i$. Очевидно, что если элементы матрицы Ξ независимы и имеют нулевые средние и дисперсии $S^{-1} \sigma^2$, то элементы матрицы $\hat{A}$ также независимы и имеют дисперсии $\sigma^2 S^{-2}$.

Будем считать, что числа m , σ^2 и S зависимы и удовлетворяют следующим условиям:

$$\overline{\lim}_{m \rightarrow \infty} \sigma^2 S^{-1} n < \infty, \quad \overline{\lim}_{m \rightarrow \infty} \sigma^2 S^{-1} m < \infty, \quad (1)$$
$$\overline{\lim}_{m \rightarrow \infty} m n^{-1} < 1, \quad \overline{\lim}_{m \rightarrow \infty} m n^{-1} > 0.$$

$$\text{Пусть } \lambda_k(A) \leq C < \infty, k = 1, 2, \dots \text{ и } \lambda_1 \geq \lambda_2 \geq \dots \geq \lambda_m. \quad (2)$$

Рассмотрим сингулярные спектральные функции:

$$\hat{\mu}_m(x) = m^{-1} \sum_{k=1}^m \chi(\hat{\lambda}_k < x),$$

где
$$\begin{cases} 1, \text{ если } \hat{\lambda}_k < x, \\ 0, \text{ если } \hat{\lambda}_k \geq x, \end{cases}$$

то есть индикатор события $\{\hat{\lambda}_k < x\}$.

$\hat{\lambda}_k$ — корни характеристического уравнения $\det(I\lambda - \sqrt{\hat{A}'\hat{A}}) = 0$;

$\hat{\mu}_m(x)$ — это ступенчатая функция, имеющая положительные скачки величиной m^{-1} в точках $x = \hat{\lambda}_k$, то есть это эмпирическая функция распределения.

$\hat{\mu}_m(x)$ сложно выражается через элементы матрицы $\hat{A}$, точные формулы до сих пор неизвестны (так как в силу теоремы Абеля — для корней полиномов степени 5 и выше нет точных формул, выражающихся в виде рациональных функций через коэффициенты полинома). Поэтому непосредственно найти асимптотическое выражение для $\hat{\mu}_m(x)$ очень сложно и не представляется возможным. Удобным инструментом для изучения асимптотического поведения $\hat{\mu}_m(x)$ является преобразование Стилтеса. Для такой функции $\hat{\mu}_m(x)$ интеграл Стилтеса вычисляется в явном виде:

$$\begin{aligned} \hat{b}_m(z) &= \int_{-\infty}^{\infty} (x - z)^{-1} d \\ \hat{\mu}_m(x) &= m^{-1} \sum_{k=1}^m \frac{1}{\hat{\lambda}_k - z}, \end{aligned} \quad (3)$$

где $z = e_1 + ie_2$, $e_2 \neq 0$.

Но выражение справа есть не что иное, как $m^{-1} Sp(-Iz + \hat{A}'\hat{A})^{-1}$.

Таким образом, задача свелась к исследованию асимптотического поведения следов обратных случайных матриц.

Выражение $(-Iz + \hat{A}'\hat{A})^{-1}$ называется резольвентой матрицы $\hat{A}'\hat{A}$.

Очевидно, что матрица $\hat{A}$ распределена так же, как и матрица $A + \Xi$, где Ξ — случайная матрица с независимыми элементами. Значит, вектор-столбцы матрицы $\hat{A}'$ стохастически независимы. Матрица $\hat{A}'\hat{A}$ — матрица Грама. Для нее доказана следующая теорема.

Теорема. Пусть выполняются условия (1) и (2), а также пусть случайные элементы ξ_{ij} матрицы Ξ для каждого n независимы, $M\xi_{ij} = 0$, $D\xi_{ij} = \sigma^2 S^{-1}$.

Тогда

$$\text{plim}_{m \rightarrow \infty} m^{-1} Sp \left[(-Iz + \hat{A}'\hat{A})^{-1} - M(-Iz + \hat{A}'\hat{A})^{-1} \right] = 0.$$

Доказательство основывается на стандартных формулах возмущений для резольвент матриц [1].

Существует масса прикладных задач в жизни общества, в которых без использования построения моделей трудно или почти невозможно без ошибок просчитать множество экономических показателей.

Рассмотрим одну из возможных ситуаций, в которой из-за неправильного управления или незнания происходят нежелательные затраты.

Экономичное обслуживание речных и морских судов, а также портов является актуальной задачей, для решения которой необходимо применять научный метод математической статистики. Кроме того, правильность принятия решений по графикам обслуживания и эксплуатации позволяет сэкономить средства и обеспечить безопасность хождения кораблей. Рассматривая данные статистики по аварийности, становится понятным, что жизненный цикл оборудования имеет определенные временные и пространственные ограничения. Многомерность экономических и технических показателей каждой эксплуатируемой единицы усложняет интуитивное оценивание ситуации в каждом конкретном случае. Самые ответственные решения необходимо обосновывать, и прогноз поведения сложных технических систем часто зависит от вероятностных погрешностей.

Предлагаемые ранее модели проигрывания различных ситуаций часто не в состоянии учесть большое количество характеристик, которые могут меняться еще и в зависимости от сложности природных условий эксплуатации. Проводить множество испытаний экономически невыгодно, и параметры характеристик поступают с искажениями. Становится понятным, что применение многомерного статистического анализа в данных условиях позволяет учесть все приведенные выше трудности. Только при помощи вероятностно-статистических приемов можно оценить важность ключевых характеристик, изменя-

ющих конечный результат при выполнении поставленных задач эксплуатации. Метод главных компонент позволяет отбросить или не учитывать те показатели, которые не являются существенными, и сосредоточить все действия по управлению на узловых. Чтобы избежать крупных материальных потерь, предлагается провести статистическую обработку большого количества наблюдений, поступающих во времени с учетом вероятностных ошибок в рамках допущенных ограничений. Чаще всего вероятностное распределение погрешностей при наблюдениях за показателями как раз и укладывается в те допустимые теоретические ограничения, что приведены в вышеизложенной теореме.

Для более точной идентификации предлагаемой математико-статистической модели необходимо собрать всю информацию, поступающую в разные моменты жизненных циклов судов, и записать ее в соответствующую матрицу. Эта информация должна учи-

тываться постоянно в процессе эксплуатации судна и использоваться в обновляемой модели для прогнозирования планируемых маневров.

Следовательно, точная обработка исходных данных с помощью методов многомерного статистического анализа (МСА) позволяет корректировать параметры математико-статистической модели для максимального соответствия полученных с ее помощью исследуемых маневренных характеристик. А это, в свою очередь, позволит не только уменьшить материальные затраты, но и осуществлять качественный прогноз исследуемых практически экономических процессов.



Литература

1. Гирко В. Л., Степахо И. В. G-оценка сингулярных собственных чисел матриц / В. Л. Гирко, И. В. Степахо // Доклад АН УССР. — 1990. — № 8. — Сер. А. — С. 14–17.

Представлен метод статистического анализа, введено понятие идентификации и рассчитаны коэффициенты влияния параметров модели на определяемые значения маневренных и экономических характеристик судна.

Проаналізовано метод статистичного аналізу, введено поняття ідентифікації та розраховано коефіцієнти впливу параметрів моделі значення маневрених та економічних характеристик судна, що визначаються.

Given the method of statistical analysis, the notion of identity and influence coefficients calculated model parameters determined by the value and economic maneuvering characteristics of the vessel.

Надійшла 27 листопада 2015 р.

ОЦІНКА ВПЛИВУ ОСНОВНИХ ФАКТОРІВ НА РОЗВИТОК МАШИНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 47(4), с. 75–87

Розглянуто методичні підходи до здійснення аналізу основних факторів, що впливають на розвиток машинобудівного потенціалу України. Використано метод експертних оцінок із застосуванням електронної системи опитування. Представлено результати аналізу та узагальнено низку показників, що характеризують вплив таких факторів.

Машинобудування як одна з ключових сфер економічної діяльності відіграє стратегічно важливу роль для держави, визначає місце економіки країни в міжнародному просторі, а також конкурентоспроможність та вплив на міжнародні, економічні й політичні процеси. Машинобудівний комплекс України має певний потенціал для подальшого розвитку, представлений технологічними, інтелектуальними та ресурсними складовими. Його оптимальне використання є шляхом до розвитку як промисловості нашої країни зокрема, так і всієї економічної системи держави загалом. Проте, на жаль, на сьогодні існує багато факторів, що стримують розвиток машинобудування, частина з яких може бути визначена та певним чином проаналізована з використанням сучасних методів аналізу, що дасть змогу спрогнозувати подальший розвиток машинобудування в Україні.

Практична частина аналітичного оцінювання розвитку машинобудівних підприємств лежить у площині евристичних досліджень, оскільки значну частину факторних впливів можна оцінити лише приблизно, як правило, на основі досвіду експертів. Тому оптимальними методами для оцінки впливу основних факторів на розвиток машинобудування можна вважати методи експертних оцінок. Досить цікавим є науково-експерт-

ний підхід з організації дослідження розвитку економіки України на 2020–2030 рр. [13], організований Міжнародною радою з науки (ICSU), Національним технічним університетом України “Київський політехнічний інститут”, Інститутом прикладного системного аналізу НАН України і МОН України, Світовим центром даних з геоінформатики та сталою розвитку. Як зазначено в документі, було розглянуто методологію та виконано комплекс робіт з передбачення (форсайту) розвитку майбутньої економіки України на середньостроковому (2015–2020 рр.) і довгостроковому (2020–2030 рр.) часових горизонтах. З використанням методу Делфі виявлено головні кластери нової економіки України, які можуть забезпечити успішну інтеграцію країни в міжнародну кооперацію праці на зазначених часових горизонтах [5]. Застосування методології сценарного планування та SWOT-аналізу дало змогу побудувати групу сценаріїв розвитку майбутньої економіки України включно до 2030 року [Там само]. На необхідності у проведенні експертного оцінювання факторів впливу на машинобудівну сферу також наголошують дослідники Н. Невський, Н. Задуміна у статті “Стратегічний розвиток машинобудівного комплексу: факторний аналіз” [6]. Дослідник В. Ситніченко оцінив основні фактори

впливу на розвиток машинобудування, використовуючи систему збалансованих показників [7].

Незважаючи на достатню кількість наукових досліджень у цій сфері, проблема оцінки основних факторів впливу на розвиток машинобудування залишається об'єктом розробок багатьох учених. Вивченням цієї проблематики займалися такі науковці, як В. Геєць [1], Л. Дейнеко [4], М. Завгородня [9], В. Захожай [2], Н. Тарасова [9], А. Сливоцький [8], О. Фещенко [12], Е. Шелудько [14] та ін.

Враховуючи значну кількість наукових досліджень у цій сфері, є потреба у вдосконаленні методологічних аспектів оцінки основних факторів впливу. Також є необхідність у створенні автоматизованих систем проведення експертних оцінок та систематизації результатів проведення оцінювання з метою скорочення часу на проведення аналізу та залучення більшої кількості експертів, використовуючи при цьому сучасні інформаційно-комунікаційні технології.

Розглянемо основні методичні підходи до здійснення аналізу основних факторів, що впливають на розвиток машинобудівного потенціалу України. Використовуючи метод експертних оцінок із застосуванням електронної системи опитування та інші методи, визначимо рівень впливу основних факторів на розвиток машинобудування в Україні. Розробимо та узагальнимо систему показників, що характеризують рівень впливу основних факторів на розвиток машинобудування в Україні.

На початковому етапі дослідження основних факторів впливу на машинобудівний потенціал України пропонується згрупувати їх за сферами впливу, кожна з яких включає певну кількість факторів, що мають подібні ознаки впливу і таким чином формуючи певну класифікацію (див. рис. 1).

У процесі дослідження факторів впливу на машинобудівну промисловість України виявимо можливості їх оцінювання, які можна представити у вигляді показників. Інформаційною базою для їх формування можуть бути дані, представлені статистичними організаціями, такими як Державний комітет ста-

тистики України [11], статистичні дані ООН, комітету статистики Євросоюзу, дані фінансової звітності підприємств, а також дані, отримані експертним шляхом.

Зважаючи на те що вплив значної частини факторів на розвиток машинобудування України неможливо оцінити емпірично, для подальшого оцінювання пропонується систематизувати фактори впливу відповідно до можливостей їх оцінки, що своєю чергою формує систему показників для оцінки найвагоміших факторів (див. табл. 1). Зазначено основні фактори впливу на розвиток машинобудування в Україні та його питому вагу (див. рис. 1), та можливі показники їх оцінювання, одиниці виміру показників, діапазон вимірювання, характеристики показників, формули та їх позначення, а також джерела інформації стосовно розрахункових даних. Для подальшого узагальнення показників було запропоновано створити умовний діапазон вимірювання, оскільки такий підхід дасть можливість порівняти відповідні показники за рівнем критичності.

Експертне оцінювання пропонується здійснювати з використання електронної системи опитування (далі ЕЕСО — електронно-експертна система опитування), розробленої в рамках дисертаційного дослідження Д. М. Квашука [10]. Така система дає можливість здійснити експертне оцінювання на веб-сайті ЕЕСО, використовуючи при цьому унікальний опитувальник для кожного експерта окремо, а результати опитування автоматично надсилаються на електронну адресу дослідника або дослідницької організації. Характеристики відповідного програмного забезпечення представлені на сайті ЕЕСО [Там само].

Для подальшої практичної апробації методики показники, зазначені в табл. 1, поділимо на дві групи: визначені експертами; із статистичної організації, сформовані на основі статистики, що виокремлені кольором. Таким чином, для практичної апробації методики було сформовано експертну групу з 10 експертів, і в режимі дистанційного опитування з використанням ЕЕСО отримано такі результати (див. табл. 2).

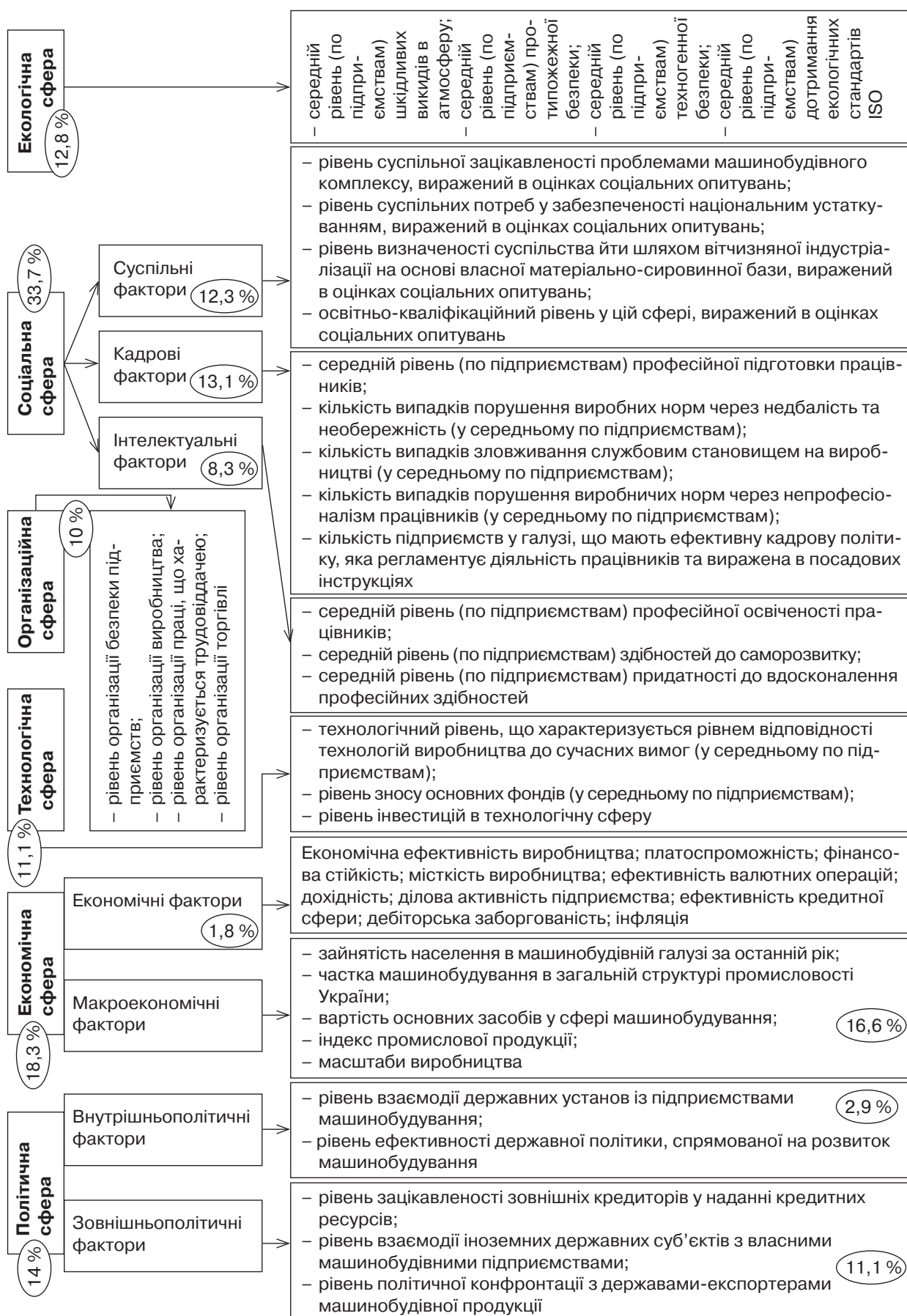


Рис 1. Класифікація і питома вага факторів впливу на розвиток машинобудування в Україні

Основні показники, що характеризують можливості оцінки впливу факторів на розвиток машинобудування в Україні

Фактор впливу на розвиток машинобудування в Україні		Показник	3	Одиниця виміру	Діапазон вимірювання	Характеристика показника				Формула	Позначення	Джерело
						Кількісні показники		Якісні показники				
						Відносні	Абсолютні					
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Політична сфера	Зовнішньополітичні фактори	рівень зацікавленості зовнішніх кредиторів у наданні кредитних ресурсів	З.кр	Бал	0-10	-	×	-	-	-	-	ЕЕСО [10]
		рівень, ви-значений експертами	Вз.ін	Бал	0-10	-	×	-	-	-	-	ЕЕСО [10]
		рівень, ви-значений експертами	П.кн	Бал	0-10	-	×	-	-	-	-	ЕЕСО [10]
		рівень, ви-значений експертами	Взд	Бал	0-10	-	×	-	-	-	-	ЕЕСО [10]
		рівень, ви-значений експертами	Ефд	Бал	0-10	-	×	-	-	-	-	ЕЕСО [10]
Економічна сфера	Макроекономічні фактори	кількість зайнятого населення у про-мисловій сфері	Рз	Тис. осіб	мін знач. за період дослідж. — тах знач. за період до-слідження	-	×	-	-	ΔЗ — зміна рівня зайня-тості у сфері машинобу-дування	Держ-комстат [11]	
		частка машинобу-дування в загальній структурі промисло-вості України	Чм	коефіці-єнт або %	мін знач. за період до-слідж. — тах знач. за пері-од дослідж.	×	-	-	Чм = ОР/ ОРм * 100 (1)	Чм — частка реалізованої продукції машинобуд. (ОРм) у за-гальному	Держ-комстат [11]	

Продовження табл. 1

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Економічна сфера	Макроекономічні фактори	обсяг реалізованої промислової продукції								обсязі реалізованої промислової продукції (ОР)	
		вартість основних засобів у сфері машинобудування	ВЗ	млн грн	мін знач. за період дослідж. — max знач. за період дослідж.	—	×	—	—	—	Держ-комстат [11]
	Економічні фактори підприємства	індекс промислової продукції	ІПП	коефіцієнт або %	мін знач. за період дослідж. — max знач. за період дослідж.	×	—	—	$\text{ІПП} = \frac{\text{ОР}_1}{\text{ОР}_0}$ (2)	ОР ₁ , ОР ₀ — обсяги реалізації продукції машинобудування за звітний та базисний періоди	Держ-комстат [11]
Технологічна сфера впливу	Економічні фактори підприємства	показники зазначені в джерелі [3] (стор. 243, дод. 7 в середньому по підприємствам машинобудування)	ЗПЕБ	коефіцієнт	мін знач. за період дослідж. — max знач. за період дослідж.	×	—	—	—	—	[3]
		технологічний рівень, що характеризується рівнем відповідності технологій виробництва до сучасних вимог (у середньому по підприємствам)	Тех.р	Бал	0-10	—	×	—	—	—	ЕЕСО [10]
		рівень зносу основних фондів (у середньому по підприємствам)	Зн	коефіцієнт або %	мін знач. за період дослідж. — max знач. за період дослідж.	×	—	—	$\text{Зн} = \frac{1 - \text{Пв}_1}{\text{Зв}_0}$ (3)	Зн — ступінь зносу; Пв ₁ — первісна вартість (переоцінена); Зв ₀ — залишкова вартість	Держ-комстат [11]

Продовження табл. 1

Соціальна сфера		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Суспільні фактори	Кадрові фактори	кількість випадків порушення виробних норм через недбалість та необережність (у середньому по підприємствам)	рівень, визначений експертами	Клврн	Кількість випадків	0 — (середнє стат. max)	—	×	—	—	—	ЕЕСО [8]
		кількість випадків зловживання службовим становищем на виробництві (у середньому по підприємствам)	рівень, визначений експертами	Квзсл	Кількість випадків	0 — (середнє стат. max)	—	×	—	—	—	ЕЕСО [10]
		кількість випадків порушення виробничих норм через непрофесіоналізм працівників (у середньому по підприємствам)	рівень, визначений експертами	Клврн	Кількість випадків	0 — (середнє стат. max)	—	×	—	—	—	ЕЕСО [10]
	Суспільні фактори	кількість підприємств у галузі, що мають ефективну кадрову політику, яка регламентує діяльність працівників та виражена в посадових інструкціях	рівень, визначений експертами	Кнефк	Кількість випадків	0 — max кількості підприємств у галузі	—	×	—	—	—	ЕЕСО [10]
		рівень суспільної зацікавленості проблеми машинобудівного комплексу, виражений в оцінках соціальних опитувань	рівень, визначений експертами	Рзацс	Бал	0-10	—	×	—	—	—	ЕЕСО [10]
		рівень суспільних потреб у забезпеченості національним устаткуванням, виражений в оцінках соціальних опитувань	рівень, визначений експертами	Рсупсну	Бал	0-10	—	×	—	—	—	ЕЕСО [10]

Закінчення табл. 1

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Суспільні фактори	рівень визначеності суспільства йти шляхом вітчизняної індустріалізації на основі власної матеріально-сировинної бази, виражений в оцінках соціальних опитувань	рівень, визначений експертами	Рінд	Бал	0-10	-	×	-	-	-	ЕЕСО [10]
	освітньо-кваліфікаційний рівень у цій сфері, виражений в оцінках соціальних опитувань	рівень, визначений експертами	ОсР	Бал	0-10	-	×	-	-	-	ЕЕСО [10]
Екологічна сфера	середній рівень (по підприємствам) шкідливих викидів в атмосферу	рівень, визначений експертами	Ршк	Бал	0-10	-	×	-	-	-	ЕЕСО [8]
	середній рівень (по підприємствам) протипожежної безпеки	рівень, визначений експертами	Рпож	Бал	0-10	-	×	-	-	-	ЕЕСО [10]
	середній рівень (по підприємствам) техногенної безпеки	рівень, визначений експертами	Ртехб	Бал	0-10	-	×	-	-	-	ЕЕСО [10]
	середній рівень (по підприємствам) дотримання екологічних стандартів ISO	рівень, визначений експертами	Рекст	Бал	0-10	-	×	-	-	-	ЕЕСО [10]

Розроблено автором на основі джерел [8], [9], [3]

Таблиця 2

Результати експертного опитування стосовно рівня впливу основних факторів на розвиток машинобудування в Україні

Показник	Експерт 1	Експерт 1	Експерт 1	Експерт 1	Експерт 1	Експерт 1	Експерт 1	Експерт 1	Експерт 1	Експерт 1	Експерт 1	Середнє значення	Розмах варіації ($R = X_{\max} - X_{\min}$)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Рівень зацікавленості зовнішніх кредиторів у наданні кредитних ресурсів	4	5	7	3	4	8	5	4	6	4	5	5	
Рівень взаємодії іноземних державних суб'єктів з власними машинобудівними підприємствами (діапазон вимірювання 10–0, де 10 — найнижчий бал, 0 — найвищий)	9	8	9	8	7	8	9	9	8	8	8,3	2	
Рівень політичної конфронтації з державами-експортерами машинобудування													
Продукції (діапазон вимірювання 10–0, де 10 — найнижчий бал, 0 — найвищий)	9	9	8	7	8	7	5	6	8	9	7,6	4	
Рівень взаємодії державних установ із підприємствами машинобудування	3	5	4	3	2	5	2	4	3	1	3,2	4	
Рівень ефективності державної політики, спрямованої на розвиток машинобудування	3	2	5	3	2	1	1	2	3	1	2,3	4	
Технологічний рівень, що характеризується рівнем відповідності технологій виробництва до сучасних вимог (у середньому по підприємствам)	3	2	3	1	2	3	1	4	3	2	2,4	3	
Рівень організації безпеки підприємства	3	4	4	2	3	4	4	3	5	3	3,5	3	
Рівень організації виробництва	3	2	3	4	3	2	4	2	3	1	2,7	3	
Рівень організації праці, що характеризується трудовіддачею	3	5	6	7	8	7	5	7	8	6	6,2	5	
Рівень організації торгівлі	6	7	8	4	5	6	7	8	6	7	6,4	4	
Середній рівень (по підприємствам) професійної освіченості працівників	5	4	3	5	4	3	4	3	5	4	4	2	
Середній рівень (по підприємствам) здібностей до саморозвитку	3	5	8	7	8	8	7	9	7	8	7	6	
Середній рівень (по підприємствам) придатності до вдосконалення професійних здібностей	5	4	6	5	5	4	6	3	4	5	4,7	3	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Середній рівень (по підприємствам) професійної підготовки працівників	8	8	9	9	8	7	8	9	9	7	8,2	2
Кількість випадків порушення виробничих норм через недбалість та необережність (у середньому по підприємствам); (0 — умовний середньостатистичний максимум 100)	30	50	40	60	35	84	55	33	54	54	49,5	54
Кількість випадків зловживання службовим становищем на виробництві (у середньому по підприємствам); (0 – умовний середньостатистичний максимум 100)	22	45	32	54	12	25	26	24	42	25	30,7	42
Кількість випадків порушення виробничих норм через непрофесіоналізм працівників (у середньому по підприємствам); (0 – умовний середньостатистичний максимум 100)	52	65	54	42	54	58	57	52	25	24	48,3	41
Кількість підприємств у галузі, що мають ефективну кадрову політику, яка регламентує діяльність працівників та виражена в посадових інструкціях (умовно 1850 підприємств)	500	555	756	856	745	520	563	756	789	756	92,9	356
Рівень суспільної зацікавленості проблемами машинобудівного комплексу, виражений в оцінках соціальних опитувань	3	2	3	4	3	4	3	5	3	4	3,4	3
Рівень суспільних потреб у забезпеченості національним устаткуванням, виражений в оцінках соціальних опитувань	9	8	9	8	7	8	9	4	8	9	7,9	5
Рівень визначеності суспільства йти шляхом вітчизняної індустриалізації на основі власної матеріально-сировинної бази, виражений в оцінках соціальних опитувань	3	4	3	5	3	4	3	5	6	3	3,9	3
Освітньо-кваліфікаційний рівень у цій сфері, виражений в оцінках соціальних опитувань	8	9	7	8	6	9	8	7	8	9	7,9	3
Середній рівень (по підприємствам) шкідливих викидів в атмосферу	5	8	7	9	6	8	7	8	9	7	7,4	4
Середній рівень (по підприємствам) протипожежної безпеки	3	5	4	8	6	8	4	5	6	4	5,3	5
Середній рівень (по підприємствам) техногенної безпеки	3	4	5	6	6	4	8	7	9	7	5,9	6
Середній рівень (по підприємствам) дотримання екологічних стандартів ISO	4	7	8	9	5	4	5	6	4	3	5,5	6

Розроблено авторами на основі джерела: [10]

Для подальшого узагальнення показників, отриманих експертних шляхом, а також статистичних показників пропонується розробити комплексний показник рівня впливу факторного середовища на розвиток машинобудування в Україні, а також зазначити найвпливовіші сфери впливу.

Основні члени комплексного показника пропонується представити як відношення поточного значення члена до його максимального значення в умовно визначеному діапазоні вимірювання. Це дасть можливість прирівняти члени комплексного показника між собою за ступенем значущості, з одного боку, та представити їх сумарне значення — з другого, що дасть змогу визначити діапазон вимірювання комплексного показника, а також його якісні характеристики. Тому пропонується визначити комплексний показник впливу основних факторів на розвиток машинобудування в Україні таким чином:

$$КП = \sum_{i=1}^n \frac{p}{p_{\max}}, \quad (1)$$

де КП — комплексний показник загального впливу основних сфер на розвиток машинобудування в Україні; p — показник, що харак-

теризує вплив окремого фактора; $p_{\max}$ — максимальне значення показника відповідно до умовно визначеного діапазону вимірювання (див. табл. 1).

Таким чином, КП буде знаходитися в діапазоні від 0 до 33 балів. У процесі практичної апробації комплексного показника було проведено узагальнену оцінку впливу всіх факторів на розвиток машинобудівної сфери в Україні на 2014 р., результат розрахунку якого склав 18,2 бали, тобто 57 % від його максимального значення.

Діапазон вимірювання для статистичних показників, згідно з пропозиціями, зазначеними у табл. 1, від мінімального значення до максимального, за останні 5 років, подано у табл. 3.

Аналізуючи наукові джерела, вибір методів оцінки впливу основних факторів на будь-який об'єкт залежить від складності самого об'єкта, а також від можливостей виміряти основні його характеристики. Використовуючи комбіновані методи оцінювання впливу ключових факторів на розвиток машинобудування в Україні, до яких входять методи експертного оцінювання та порівняльні методи статистичних даних, отримано такий результат:

Таблиця 3

Значення основних статистичних показників, що характеризують можливості розвитку машинобудування за 2009–2014 рр.

Фактор впливу на розвиток машинобудування в Україні	Показник	Роки					Діапазон вимірювання	
		2010	2011	2012	2013	2014	min	max
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Зайнятість населення в машинобудівній галузі за останній рік	Кількість зайнятого населення у промисловій сфері (тис. осіб), (табл. 1)	3461,5	3352,7	3236,7	3170,0	2898,2	2898,2	3461,5
Значущість машинобудування в загальній структурі промисловості України	Частка машинобудування в загальній структурі промисловості України (%), (табл. 1, формула 1)	9,3	10,0	10,3	8,6	7,2	7,2	10,3
Вартість основних засобів у сфері машинобудування	Вартість основних засобів у сфері машинобудування (млн грн), (табл. 1)	233963	278180	289830	299216	325762	233963	325762
Індекс промислової продукції	Індекс промислової продукції у сфері машинобудування (формула 2, табл. 1), (%)	136,1	115,9	96,7	86,4	79,4	79,4	136,1

Закінчення табл. 3

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Показники, зазначені в джерелі [1] (стор. ...) у середньому по підприємствам	Загальний показник економічної безпеки підприємства (коеф.)	0,12	0,2	0,1	0,05	0,04	0,04	0,12
Рівень зносу основних фондів (у середньому по підприємствам)	Знос основних засобів підприємств машинобудування (формула 3, табл. 1), (%)	66,8	56,8	57,2	50,1	56,9	50,1	66,8
Рівень інвестицій в технологічну сферу	Сума інвестицій у сферу машинобудування (табл. 1), (млн грн)	27127,2	38459,0	37154,2	42297,7	41040,5	27127,2	41040,5

Розроблено автором на основі джерела [11]

- ефективність використання машинобудівного потенціалу України складає 57 % від його максимального значення на поточний момент (часовий горизонт 2014 р.);
- вплив соціальної сфери на розвиток машинобудування в Україні за визначенням експертів складає 33,7 %, оскільки саме соціальні фактори впливають на рушійні механізми його розвитку;
- економічна сфера складає 18,3 % впливу;
- політичні фактори складають 14 % впливу;
- екологічна сфера характеризується 12,8 % впливу;
- технологічна сфера складає 11,1 %;
- організаційна сфера має питому вагу 10 %.



Література

1. Геєць В. М. Нестабільність та економічне зростання [Текст]: монографія / В. М. Геєць. — Нац. академія наук України, Ін-т екон. прогнозування. — К.: Ін-т економ. прогноз. НАН України, 2000. — 344 с.
2. Головач А. В. Статистичне забезпечення управління економікою: навч. посіб. / А. В. Головач, В. Б. Захожай, Н. А. Головач. — К.: КНЕУ, 2005. — 333 с.
3. Вінник І. Ю. Оцінка рівня економічної безпеки виробничих підприємств шляхом здійснення її інформаційно-аналітичного забезпечення (на матеріалах машинобудівних підприємств машинобудівного комплексу): монографія / І. Ю. Вінник, Д. М. Квашук, П. Я. Пригунов / за заг. ред. Л. В. Гнилицької. — К.: ДП "Вид. дім "Персонал", 2015. — 282 с.
4. Дейнеко Л. В. Харчова промисловість України: ефективність використання виробничих ресурсів і кадрового потенціалу / Л. В. Дейнеко, Е. І. Шелудько. — К.: ДУ "Ін-т екон. та прогноз. НАН України", 2013. — 120 с.
5. Жоль К. К. Социология (в систематическом изложении): учеб. пособие для вузов / К. К. Жоль. — [2-е изд., испр. и доп.]. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. — 431 с.
6. Невский Н. Стратегическое развитие машиностроительного комплекса: факторный анализ / Н. Невский, Н. Задумина // Проблемы теории и практики управления. — 2011. — № 9. — С. 58–66.
7. Ситніченко В. М. Стратегія розвитку машинобудування на основі системи збалансованих показників [Електронний ресурс] // Системи управління. — Режим доступу: <http://www.ukrtest.com/raznoe/publikacii/11.pdf>
8. Сливозький А. Міграція капіталу: як у замислах на кілька кроків випередити своїх конкурентів / А. Сливозький. — К.: Пульсари, 2001. — 296 с.
9. Тарасова Н. В. Промисловість України: тенденції, проблеми, перспективи: монографія / Н. В. Тарасова, Л. П. Клименко, В. М. Ємельянов та ін. — Миколаїв: Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2011. — 320 с.
10. Електронна система опитування [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://176.58.60.145:8009>
11. Державний комітет статистики в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
12. Фещенко О. Л. Механізм комплексного управління та забезпечення фінансової стійкості банку [Електронний ресурс] / О. Л. Фещенко, О. О. Сініцин // Наук. пр. МАУП. — 2014. — Вип. 2. — С. 133–140. — Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Npmaup_2014_2_25.pdf
13. Форсайт економіки України (2015–2020) і довгострокові (2020–2030) часові горизонти в Україні

[Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://innop.nung.edu.ua/sites/default/files/news/doslidzhennya_z_proгнозу_rozvytku_ekonomiky_ukrayiny_na_periody_2015-2020_i_2020-2030/uk/files/fore-sight2015-short-ua.pdf

14. Дейнеко Л. В. Продовольчий комплекс України: стан і перспективи розвитку / Л. В. Дейнеко, А. О. Коваленко, П. І. Коренюк, Е. І. Шелудько / за ред. чл.-кор. НАН України Б. М. Данилишина. — К.: РВПС НАН України, 2006. — 252 с.

Використовуючи комбіновані методи оцінювання впливу ключових факторів на розвиток машинобудування в Україні, до яких входять методи експертного оцінювання та порівняльні методи статистичних даних, отримано такий результат: ефективність використання машинобудівного потенціалу України складає 57 % від його максимального значення на поточний момент (часовий горизонт 2014 р.); вплив соціальної сфери на розвиток машинобудування в Україні за визначенням експертів складає 33,7 %, оскільки саме соціальні фактори впливають на рушійні механізми його розвитку; економічна сфера складає 18,3 % впливу; політичні фактори складають 14 % впливу; екологічна сфера характеризується 12,8 % впливу; технологічна сфера складає 11,1 %; організаційна сфера має питому вагу 10 %.

Используя комбинированные методы оценки влияния ключевых факторов на развитие машиностроения в Украине, в которые входят методы экспертного оценивания и сравнительные методы статистических данных, получен следующий результат: эффективность использования машиностроительного потенциала Украины составляет 57 % от его максимального значения на текущий момент (временной горизонт 2014 г.); влияние социальной сферы на развитие машиностроения в Украине по определению экспертов составляет 33,7 %, поскольку именно социальные факторы влияют на движущие механизмы его развития; экономическая сфера составляет 18,3 % влияния; политические факторы составляют 14 % влияния; экологическая сфера характеризуется 12,8 % влияния; технологическая сфера составляет 11,1 %; организационная сфера имеет удельный вес 10 %.

The following results have been obtained with applying the combined methods of assessing the impact of key factors on the development of machine building in Ukraine, which includes expert evaluation methods and comparative methods statistics: effectiveness of use of Ukraine machine building potential is 57 % of its maximum value at the moment (time horizon 2014); impact on the development of social engineering in Ukraine by definition experts is 33.7 %, since social factors affect mechanisms driving its development; economic sphere of influence is 18.3 %; political factors make up 14 % of the exposure; environmental sector is characterized by the impact of 12.8 %; technological sphere is 11.1 %; organizational sector has a 10 % share.

Надійшла 26 жовтня 2015 р.

Д. М. КВАШУК

П. Я. ПРИГУНОВ

К. В. КАРПОВА

Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ

ОЦІНКА ВПЛИВУ ОСНОВНИХ ФАКТОРІВ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ У ПРОЦЕСІ ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 47(4), с. 88–92

Розглянуто основні підходи до здійснення процесів інформаційно-аналітичного забезпечення економічної безпеки машинобудівних підприємств та представлено шляхи їх вдосконалення шляхом визначення залежності прибутку від основних факторів впливу.

Безпека сучасного підприємства в умовах переходу суспільства від індустріального до інформаційного залежить як від багатьох зовнішніх, так і внутрішніх факторів, які впливають на його сталий економічний розвиток.

В основі вирішення проблем економічної безпеки лежать оптимальні управлінські рішення щодо забезпечення належного її стану, які необхідно приймати на основі реальних інформаційних показників. Певним чином ці показники відображають стан захищеності підприємства в умовах загроз, ризиків та небезпек, оскільки вирішення нагальних потреб підприємства в сучасних умовах потребує значної інформаційної підтримки. Механізми протидії загрозам та ризикам мають бути превентивного характеру, тому що загрозу легше попередити, ніж потім ліквідувати її наслідки. Це певною мірою стосується підприємств машинобудування.

Машинобудування як вид економічної діяльності становить стратегічно важливий інтерес для країни, оскільки від її промислового потенціалу залежить рівень економічного зростання та конкурентні позиції на світовому ринку. Тобто від економічної без-

пеки машинобудівних підприємств залежить і економічна безпека держави. Водночас забезпечення належним чином інформаційної підтримки стратегічних рішень у сфері економічної безпеки істотно знизить впливи негативних факторів на діяльність машинобудівних підприємств як з боку зовнішнього, так і внутрішнього середовища.

Зазначене потребує створення надійної та своєчасної системи інформаційно-аналітичного забезпечення, шляхи до оптимізації якого становлять низку нерозв'язаних загальнонаукових питань.

Напрацювання в напрямі вирішення цієї проблеми відображені у Програмі Президента України на 2010–2014 роки та Державній програмі активізації розвитку економіки України на 2013–2014 роки, де визначено необхідні кроки щодо модернізації економіки країни, починаючи з розвитку промислового потенціалу, інноваційної сфери, сфери науки та освіти [8].

Попри значну кількість наукових досліджень проблема забезпечення економічної безпеки підприємств залишається об'єктом розробок багатьох вчених. Вивченням цієї проблематики займалися такі вітчизня-

ні вчені: О. Ареф'єва [1], І. Білоусова [3], С. Ільшенко [5], Н. Прус [7], Н. Чопко [10], А. Сливоцький [9]. Безпосередньо процес інформаційно-аналітичної діяльності досліджували вчені: В. Захожай [2], М. Зубок [4], П. Конотопов, Ю. Курносів [6].

Зважаючи на достатню кількість наукових досліджень, проблема інформаційно-аналітичного забезпечення економічної безпеки підприємств потребує подальшої уваги. Не повною мірою висвітлено прикладні аспекти інформаційно-аналітичного забезпечення економічної безпеки машинобудівних підприємств. Також потребує постійної уваги питання щодо вдосконалення механізмів визначення показників стану економічної безпеки машинобудівних підприємств. Майже відсутні дослідження процесів взаємодії між суб'єктами забезпечення економічної безпеки на мікро- та макрорівнях економіки.

Визначимо основні фактори впливу на прибуток машинобудівних підприємств та спробуємо дослідити залежність зміни операційного прибутку від ключових факторів у процесі інформаційно-аналітичного забезпечення економічної безпеки.

Враховуючи особливості діяльності машинобудівних підприємств, неможливо не звернути увагу на основні фактори, що впливають на прибуток машинобудівних підприємств, а відповідно, і на їх економічну безпеку. До таких можна зарахувати:

- обсяги реалізації продукції;
- ціну одиниці продукції;
- собівартість продукції;
- постійні витрати підприємства.

Зважаючи на низку другорядних факторів, що мають пряму залежність із зазначеними вище, можна побудувати систему зв'язків між ними та визначити кількісну залежність (див. рис. 1). Вона може бути встановлена з використання математичних методів факторного аналізу, що використовуються в якості інструментів фінансового аналізу (формули 1–11).

Для визначення залежності між прибутком підприємства та відповідними факторами впливу на прибуток пропонується побудувати факторну модель операційного

прибутку, оскільки він є основним прибутком підприємств машинобудування (1):

$$D = R - Q - C, \quad (1)$$

де D — фінансові результати від операційної діяльності (операційний прибуток); R — чистий дохід від реалізації продукції; Q — змінні витрати; C — постійні витрати.

Де R = ряд. 35 Ф-2 б. о.;

Q = ряд. 40 Ф-2 б. о.;

C = ряд. (70 + 80 + 90 – 60) Ф-2 б. о.

Змінні витрати наведені як собівартість продукції, постійні витрати — як різниця між сумою адміністративних витрат, витрат на збут, інших адміністративних витрат з іншими операційними доходами.

Для визначення впливу факторів на операційний прибуток було розраховано зміну операційного прибутку відповідно до факторної моделі, як різницю між показниками операційного прибутку у звітному та минулому періоді:

$$\Delta D = D1 - D0. \quad (2)$$

Для подальшого розрахунку залежності пропонується ввести додаткові факторні змінні: q — кількість реалізованої продукції, у натуральному вимірі (умовна для розрахунку факторної моделі); Q' — змінні витрати на одиницю продукції; z — середня ціна одиниці продукції, грн (умовна для розрахунку факторної моделі).

Кількість реалізованої продукції та ціну одиниці продукції пропонуємо представити умовно, оскільки номенклатура продукції здебільшого на промислових підприємствах досить об'ємна, і процедуру розрахунку було спрощено до основних сегментів, що не викривляє суті розрахунку.

Таким чином, факторна модель набуває вигляду:

$$D = q * z - q * Q' - C. \quad (3)$$

Для визначення кількісної залежності зміни операційного прибутку від зміни ключових факторів впливу пропонується обчислити вплив чинників на зміну операційного прибутку за методом ланцюгових підстановок.

Отже, розрахунок залежності операційного прибутку від обсягів реалізації продукції

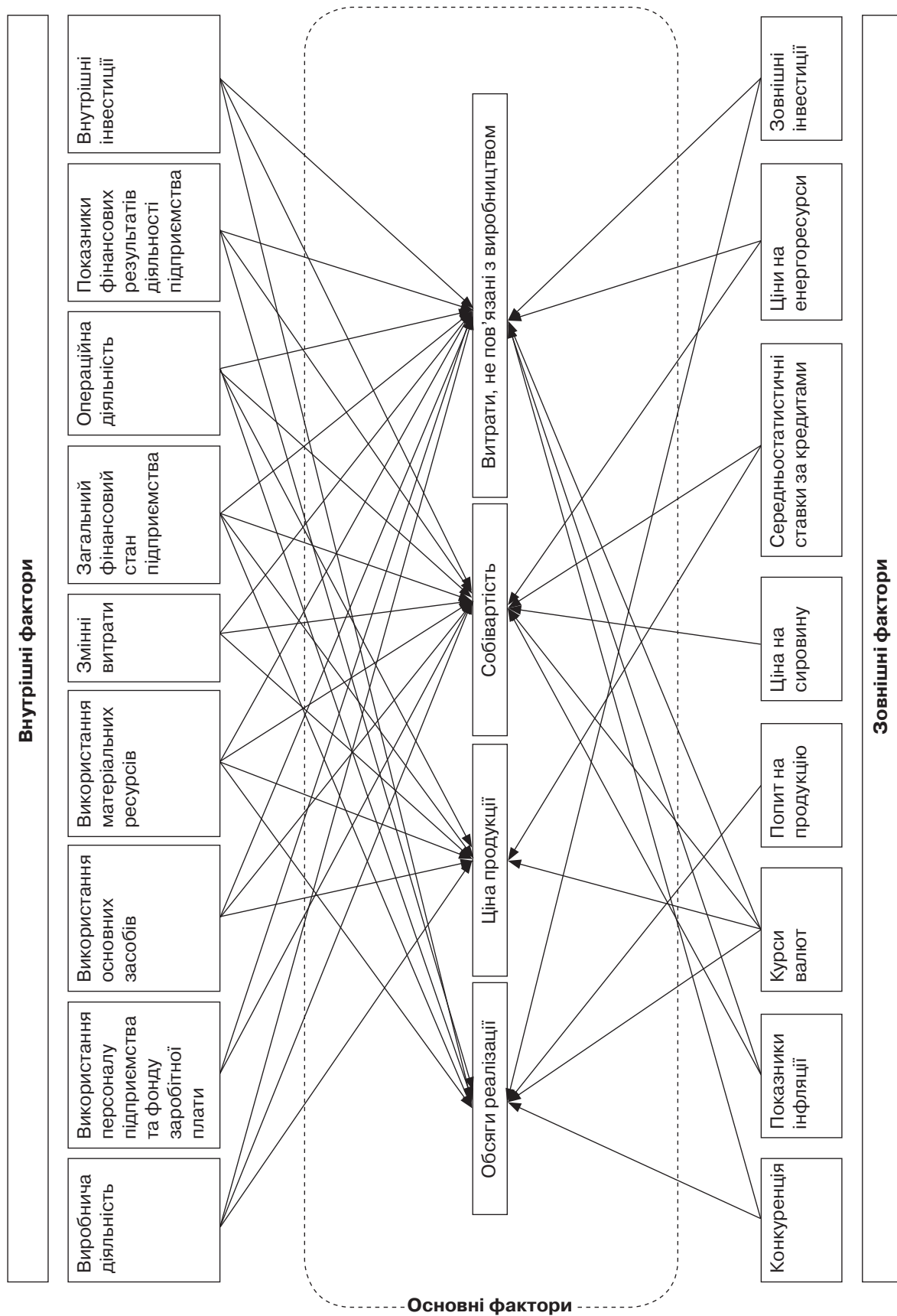


Рис 1. Комплекс основних факторів, які характеризують стан господарської діяльності машинобудівних підприємств

ції може бути представлений формулами 4, 5:

$$\Delta D_{(q)} = \Delta q (z_0 - Q'_0), \quad (4)$$

$$\Delta q = q_1 - q_0, = (\text{од.}). \quad (5)$$

Розрахунок залежності операційного прибутку від ціни одиниці продукції представлений формулами 6, 7:

$$\Delta D_{(z)} = q_1 \times \Delta z, \quad (6)$$

$$\Delta z = z_1 - z_0 \text{ (тис. грн)}. \quad (7)$$

Розрахунок залежності операційного доходу від змінних витрат на одиницю продукції:

$$\Delta D_{(Q)} = q_1 \times (-\Delta Q'), \quad (8)$$

$$\Delta Q' = Q'_1 - Q'_2. \quad (9)$$

Розрахунок залежності операційного доходу від зміни постійних витрат:

$$\Delta D_{(C)} = -\Delta C. \quad (10)$$

Для перевірки правильності здійснення розрахунків пропонується визначити сукупний вплив чинників на зміну операційного прибутку:

$$\Delta D = \Delta D_{(q)} + \Delta D_{(z)} + \Delta D_{(Q)} + \Delta D_{(C)}. \quad (11)$$

Отже, використовуючи відповідну математичну модель, є можливість встановити кількісну залежність впливу ключових факторів на прибуток, а відповідно, і на економічну безпеку машинобудівних підприємств.

Основні фактори, що впливають на прибуток машинобудівних підприємств та, відповідно, на їх економічну безпеку: обсяги реалізації продукції; ціна одиниці продукції; собівартість продукції; постійні витрати підприємства. Крім того, існує низка другорядних факторів, що мають взаємозалежність з основними факторами. Дослідження такої залежності може бути здійснено з використання методів фінансового аналізу, що можуть бути використані у процесі інформаційно-аналітичного забезпечення економічної

безпеки. Таким чином, економічну безпеку можна характеризувати певними показниками, що відображають її рівень.



Література

1. Ареф'єва О. В. Економічні основи формування фінансової складової економічної безпеки / О. В. Ареф'єва, Т. Б. Кузенко // Акт. пробл. економіки. — 2009. — № 1 (91). — С. 98–103.
2. Захожай В. Б. Бухгалтерський облік у галузях економіки: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / В. Б. Захожай, М. Ф. Базась, М. М. Матюха та ін.; за ред. В. Б. Захожая, М. Ф. Базася. — К.: МАУП, 2005. — 968 с.
3. Білоусова І. А. Вибір моделі економічного розвитку України в вимірі національної безпеки / І. А. Білоусова, О. А. Кириченко // Економіка та держава: між-нар. наук.-практ. журн. — 2010. — № 8. — С. 10–15.
4. Зубок М. І. Інформаційно-аналітичне забезпечення підприємницької діяльності: навч.-метод. посіб. / М. І. Зубок. — К.: НТЕУ, 2007. — 156 с.
5. Ільшенко С. Н. Складові економічної безпеки підприємства і підходи до їх оцінки / С. Н. Ільшенко // Акт. пробл. економіки. — 2003. — № 3. — С. 12–19.
6. Курносов Ю. В., Конотопов П. Ю. Аналітика: методологія, технологія і організація інформаційно-аналітичної роботи / Ю. В. Курносов, П. Ю. Конотопов. — М.: РУСАКИ, 2004. — 512 с.
7. Прус Н. В. Планування витрат в забезпеченні економічної безпеки підприємства: логіка та шляхи удосконалення / Н. В. Прус // Економіка. Менеджмент. Підприємство: зб. наук. пр. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. — Луганськ: СНУ ім. В. Даля, 2011. — Вип. 23. Ч. 2. — С. 218–224.
8. Програма економічних реформ на 2013–2014 рр. [Електронний ресурс] / Офіц. сайт Верховної Ради України. — Режим доступу: <http://www.president.gov.ua>
9. Сливоцький А. Міграція капіталу: як у замислах на кілька кроків випередити своїх конкурентів / А. Сливоцький. — К.: Пульсари, 2001. — 296 с.
10. Чопко Н. А. Система управління фінансовою безпекою підприємства / Н. А. Чопко, О. Г. Жук // Вісн. Львів. ун-ту. — 2008. — Вип. 40. — С. 320–322.

Забезпечення належним чином інформаційної підтримки стратегічних рішень у сфері економічної безпеки істотно знизить вплив негативних факторів на діяльність машинобудівних підприємств як з боку зовнішнього, так і внутрішнього середовища.

Обеспечение должным образом информационной поддержки стратегических решений в сфере экономической безопасности существенно снизит влияния негативных факторов на деятельность машиностроительных предприятий как со стороны внешней, так и внутренней среды.

Providing appropriate information support strategic decisions in the area of economic security significantly reduce the impact of negative factors on the activities of engineering companies from both the external and internal environment.

Надійшла 21 вересня 2015 р.

В. М. КОЛЕСНИК

Міжрегіональна Академія управління персоналом, Нікопольський інститут

Т. В. САВЧЕНКО

Запорізький національний університет, Нікопольський факультет

ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ВИТРАТИ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 47(4), с. 93–98

На основі аналізу підходів до класифікації факторів впливу на витрати підприємств узагальнено та систематизовано фактори впливу на витрати промислових підприємств з максимальним врахуванням наукових підходів існуючих критеріальних ознак, визначено переваги та недоліки різних підходів до їх поділу.

Економічне реформування країни має спрямовуватися насамперед на зміни виду організаційно-економічних відносин у процесі виробництва, де одним з головних проблемних питань теоретичного та практичного характеру є витрати у господарській діяльності, які є однією з найважливіших якісних характеристик діяльності, оскільки визначають розмір доходів, фінансовий стан, рентабельність та конкурентоспроможність підприємств.

Цільове прийняття рішень у сфері управління витратами потребує максимально повного уточнення характеристик об'єкта управління [1, 229]. Оскільки діяльність будь-якого підприємства значною мірою залежить від впливу різних факторів, що взаємодіють між собою, змінюються у часі та просторі і є специфічними, як для кожної галузі промисловості, так і для кожного підприємства зокрема [2, 392].

Проблематика визначення та класифікації факторів впливу на витрати висвітлюється у базових положеннях економічної теорії, наукових розробках, спеціальній довідковій літературі, де їм приділяють особливу увагу вітчизняні і зарубіжні науковці та практики, зокрема: І. Бланк, А. Поддєрьогін, А. Череп,

Дж. Ріле, Я. Столяров, С. Дем'яненко, І. Бойчик, Г. Фандель, Ю. Цал-Цалко та ін. Проте низка питань з обґрунтування та розподілу їх значення та вагомості для управління витратами не втрачають своєї актуальності.

Наукова класифікація факторів впливу на витрати є значущою для виявлення характеру їх впливу. Така класифікація може бути побудована лише на основі якісного і кількісного аналізу залежності рівня витрат від умов функціонування підприємств [3, 246].

Серед науковців існують різні точки зору стосовно факторів, що впливають на витрати підприємства, які потрібно враховувати при розробці стратегії зниження витрат. Спочатку розглядався лише один фактор впливу на витрати — обсяг виготовленої продукції. Проте уже в 70-х роках XX ст. економісти дійшли висновку, що відповідь на питання, що саме визначає величину витрат підприємства, не може дати аналіз лише обсягів виробництва [4, 93]. Зрештою Дж. Ріле систематизує всі витратоутворюючі фактори і згруповує їх у структурні та функціональні. За його класифікацією, структурні фактори охоплюють: масштаб (обсяг інвестицій, які мають бути вкладені у виробництво, дослідження та розробку продукції); діапазон (ступінь верти-

кальної інтеграції, що визначає рівень розширення управління підприємством); досвід (показує, скільки разів за минулі періоди підприємство успішно здійснювало те, для чого приймалося рішення); технологія (застосовується на кожній стадії ланцюга вартостей); складність (визначає широту асортименту виробів чи послуг, які планується запропонувати споживачам). Функціональні фактори, тобто здатність підприємства успішно функціонувати, де “більше” завжди означає “краще”, відповідно, охоплюють — ефективність планування, використання потужностей, залучення робочої сили, комплексне управління якістю, зв’язки з постачальниками [3, 93].

Аналізуючи фактори впливу на витрати підприємства, видно доцільність їх розподілу на фактори зовнішнього (макро- і мікро-) та внутрішнього середовища. Такий розподіл насамперед спричинений необхідністю виявлення ступеня контрольованості розглянутих факторів підприємством. При цьому керівництво підприємства особливу увагу має

приділити саме внутрішнім факторам, що є найбільш контрольованими [5, 201].

Вплив зовнішніх факторів позначається на витратах підприємства, але не чинить безпосереднього, негайного впливу на їхній рівень. Зовнішні фактори впливу на витрати можна зарахувати до факторів макросередовища, яке належить до середовищ непрямого впливу, а його фактори є неконтрольованими підприємством. Макроекономічні фактори характеризують сучасні умови функціонування підприємств, тобто певні загрози або можливості для підприємства. Внутрішні фактори — фактори мікросередовища безпосередньо впливають на діяльність підприємства та, відповідно, на рівень його витрат [6, 393].

Слід зауважити, що більшість науковців виокремлюють зовнішні та внутрішні фактори впливу на витрати. Дослідженням цієї проблематики займався Я. С. Столяров, який розглядав саме взаємозв’язок зовнішніх і внутрішніх факторів впливу. На його думку, зовнішні фактори визначають стан внутрішніх факторів впливу на витрати (рис. 1).

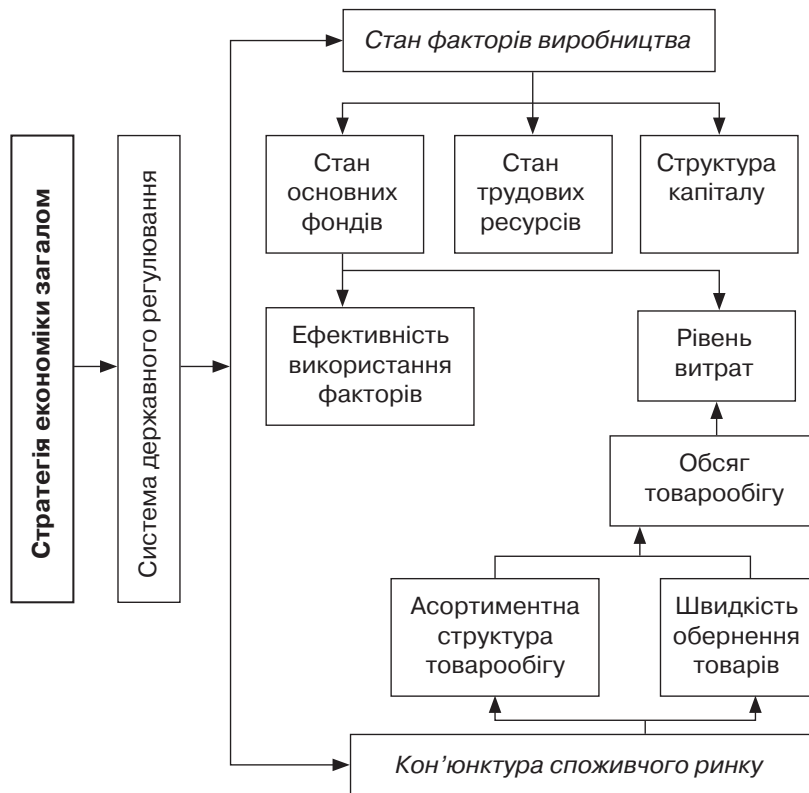


Рис. 1. Взаємозв’язок зовнішніх і внутрішніх факторів впливу на витрати
Джерело [7, 93]

Думки науковців щодо важливості впливу факторів значною мірою різняться. Так, І. Бланк, досліджуючи це питання, більше уваги приділяв зовнішнім факторам, а саме: темпам інфляції у країні, рівню розвитку окремих сегментів товарного ринку, зміні рівня державних (муніципальних) орендних ставок, зміні видів і ставок податкових відрахувань, що входять до складу операційних витрат [8, 124].

А. М. Поддєрьогін, навпаки, майже не враховує вплив зовнішніх факторів на витрати підприємства, а доволі детально вивчає внутрішні фактори впливу:

- поліпшення використання основних виробничих засобів та збільшення у зв'язку з цим випуску продукції на кожну гривню основних засобів;
- раціональне використання сировини, матеріалів, палива, енергії та скорочення витрат на одиницю продукції без зниження її якості;
- на основі науково-технічного прогресу зменшення затрат живої праці на одиницю продукції;
- скорочення витрат реалізації продукції за рахунок удосконалення форм її збуту;
- зменшення витрат від браку та безгосподарності, ліквідація непродуктивних витрат;
- на основі раціональної організації апарату управління підприємством економія в адміністративно-управлінському секторі [9, 69].

С. І. Дем'яненко погоджується з думкою щодо необхідності розподілу факторів, які впливають на формування витрат, на зовнішні (ціни на матеріальні ресурси, системи і умови оподаткування, умови реалізації продукції) та внутрішні (обсяги виробництва, витратомісткість продукції) фактори [10, 24].

Своєю чергою І. М. Бойчик вважає, що до основних факторів формування витрат належать: технічний рівень виробництва, зміна структури та обсягу продукції, організація виробництва і праці, галузеві та інші чинники [11, 200].

Відомий німецький вчений Г. Фандель у своїх дослідженнях розподіляє усі фактори

впливу на витрати на виробничі (величина підприємства, виробнича програма, глибина виробництва, організація виробництва, якість факторів виробництва, зайнятість підприємства), що безпосередньо пов'язані з виробництвом, та позавиробничі (збут продукції, фінансування, дослідження і розвиток), що пов'язані з іншими невиробничими сферами діяльності підприємства [12, 292–298].

Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку 16 “Витрати” регламентується формування інформації про витрати підприємства усіх форм власності та їх розкриття у фінансовій звітності. Відмітимо, що відповідно до цього документа вирізняють кілька елементів витрат.

Систематизація за економічними елементами застосовується для планування витрат виробництва, виявлення резервів їх зниження, нормування обігових коштів і контролю за їх оборотністю та для розрахунку важливих для підприємств економічних показників матеріаломісткості, оплатомісткості, фондомісткості тощо, які характеризують їхню діяльність.

Економічно однорідний вид витрат, незалежно від того, на які види виробів і на якій ділянці вони використані, називають елементом витрат. Елемент витрат висвітлює що саме витрачено. За економічним змістом витрати групують за такими елементами:

- матеріальні витрати;
- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- амортизація основних засобів і нематеріальних активів;
- інші операційні витрати (безнадійна дебіторська заборгованість; втрати від операційної курсової різниці; втрати від знецінення запасів; визнані штрафи тощо).

Майже всі науковці погоджуються з думкою, що факторами впливу на витрати є ті чи інші причини (істотні обставини), що частково впливають на їхній рівень та характер, або ж повністю визначають їх.

Зауважимо, що різні підходи до аналізу факторів впливу на витрати та їх розподіл з

визначенням ступеня пріоритетності мають як свої переваги, так і недоліки (див. таблицю).

Фактори впливу на витрати підприємства діють не ізольовано, а системно, що посилює наслідки дії кожного окремо взятого фактора.

З огляду на зазначене, нами було згруповано фактори впливу на витрати промислових підприємств (див. рис. 2).

Отже, аналізуючи витрати на підприємстві, важливим та необхідним є визначення факторів, що впливають на їх формування та зміну. Своєю чергою це сприятиме виявленню та розгляду можливостей зниження витрат, а врахування впливу взаємопов'язаних факторів забезпечуватиме формування ефективної політики підприємства щодо управління витратами, що допоможе в пошуку шляхів її вдосконалення.

Таблиця

Аналіз підходів до поділу факторів впливу на витрати за рівнем пріоритетності

Поділ факторів	Пріоритетність факторів	Переваги	Недоліки
Структурні та функціональні	Не виділено пріоритетність структурних та функціональних факторів	- дає змогу проводити комплексний аналіз впливу всіх факторів; - дає можливість оцінювати фактори впливу з урахуванням досвіду, технологічного підходу та рівня інвестицій; - уможливорює оцінювання здатності підприємства успішно функціонувати	не дає змогу виділити фактори максимального впливу на витрати підприємства
Зовнішнього та внутрішнього середовища	Фактори зовнішнього середовища	- дає змогу оцінювати глобальні фактори впливу на такі витрати, як інфляція, законодавча база, політична та економічна ситуація в державі, податкові ставки тощо; - дає можливість контролювати рівень впливу факторів маркетингового середовища	- фактори зовнішнього середовища є слабоконтрольованими або неконтрольованими, що не дає змогу підприємству достатньою мірою впливати на них; - недостатня оцінка внутрішніх (контрольованих, керованих) факторів впливу на витрати
	Фактори внутрішнього середовища	- дає змогу ретельно оцінювати вплив таких важливих факторів, як стан основних засобів, рівень використання матеріальних і трудових ресурсів; - дає можливість оцінювати вплив управління на витрати; - контрольованість внутрішніх факторів дає можливість впливати на них	деякі внутрішні фактори впливу на витрати підпорядковані факторам зовнішнього середовища
Виробничі і позавиробничі	Не мають чіткого визначення пріоритетності	- розподіляють фактори впливу на витрати за сферами діяльності підприємства; - витрати збуту, фінансування розробок та дослідів викремлюються, що дає змогу оцінювати їх самостійно	слабо враховують фактори зовнішнього середовища

Джерело: згруповано авторами на підставі [9–12].

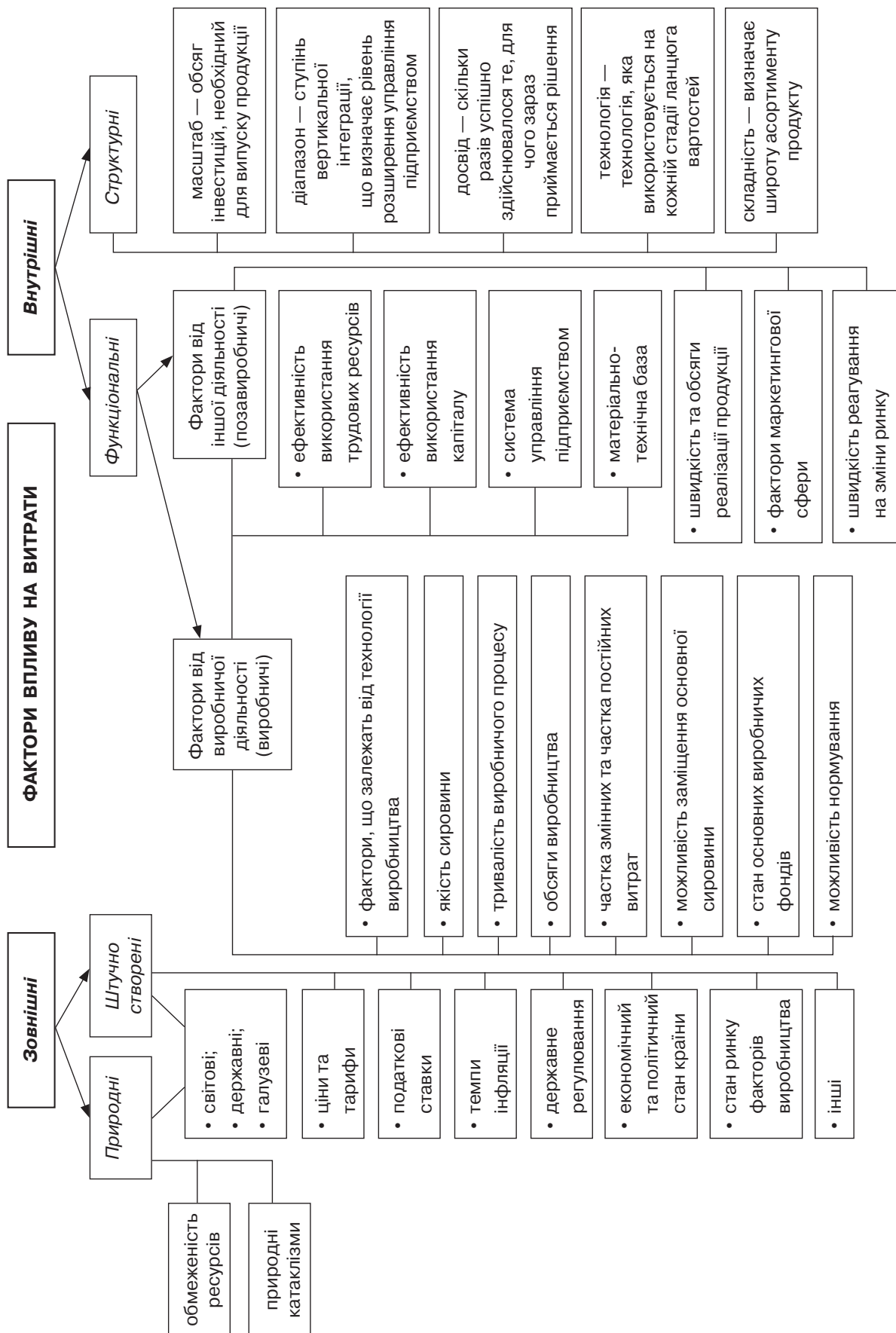


Рис. 2. Фактори впливу на витрати промислових підприємств



Література

1. Скоропад І. С. Механізм управління витратами підприємства / І. С. Скоропад, Б. Р. Балюк // Наук. вісн. НЛТУ України. — 2010. — № 20 (10). — С. 229–232.
2. Хикс Дж. Р. Стоимость и капитал / Дж. Р. Хикс; [пер. с англ.]; общ. ред. и вступ. ст. Р. М. Энтова. — М.: Изд. группа "Прогресс", 1993. — 488 с.
3. Riley John G. Bredt Rationing: A Further Remark / G. John Riley. — 1987. — № 4. — С. 92–98.
4. Пелагей Т. Ю. Класифікація факторів впливу на витрати / Т. Ю. Пелагей // Управління розвитком. — 2013. — № 18 (158). — С. 93–95.
5. Скрипник М. І. Облік витрат на промислових підприємствах в розрізі їх класифікації / М. І. Скрипник // Екон. науки. Сер. "Облік і фінанси". — 2010. — Вип. 7 (25). — Ч. 3. — С. 200–208.
6. Грінченко А. В. Класифікація впливу на витрати підприємства / А. В. Грінченко // Теорет. та приклад. питання економіки. — 2010. — № 27. — Т. 1. — С. 392–398.
7. Столяров Я. С. Издержки общественного питания (вопросы нормирования и планирования) / Я. С. Столяров. — М.: Экономика, 1977. — 183 с.
8. Екологія: підручник / С. І. Дорогунцов, К. Ф. Коценко. — К.: КНЕУ, 2005. — 371 с.
9. Поддєрьогін А. М. Фінанси підприємств: підручник / кер. авт. кол. і наук. ред., проф. А. М. Поддєрьогін. — [4-те вид., перероб. та допов.]. — К.: КНЕУ, 2002. — 571 с.
10. Дем'яненко С. І. Формування виробничих витрат селянських (фермерських) господарств в умовах ринку економіки / С. І. Дем'яненко. — К.: Урожай, 1994. — 152 с.
11. Економіка підприємства: навч. посіб. / І. М. Бойчик, П. С. Харів, М. І. Хопчан, Ю. В. Піга. — К.: Каравела, 2001. — 224 с.
12. Фандель Г. Теорія виробництва і витрат / Г. Фандель; пер. з нім. М. Г. Грещака. — К.: Таксон, 2000. — 520 с.

В умовах сьогодення важливим моментом системи господарювання для держави загалом і для кожного підприємства зокрема має бути цільове орієнтування розвитку на досягнення результатів, що характеризують на основі постійного, безперервного зниження витрат за рахунок визначення впливу різних специфічних факторів, що взаємодіють між собою та змінюються у часі і просторі.

В условиях нынешнего времени важным моментом системы хозяйствования для государства в целом и для каждого предприятия в частности должно быть целевое ориентирование развития на достижение результатов, которые характеризуются на основе постоянного, непрерывного снижения расходов за счет определения влияния разных специфических факторов, которые взаимодействуют между собой и изменяются во времени и пространстве.

In the conditions of present time the important moment of the system of menage must be a having a special purpose orientation of development on the achievement of results for the permanent, continuous cost cutting due to determination of influence of different specific factors that co-operate inter se and change in time and space.

Надійшла 29 жовтня 2015 р.

КОНЦЕПЦІЯ ЛЮДСЬКОГО РОЗВИТКУ ЯК ОСНОВА ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВА

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 47(4), с. 99–103

Розкрито зміст концепції людського розвитку, якості трудового життя та гідної праці для формування соціальної політики підприємства. Визначено тісні зв'язки між державою, особистістю та господарюючими суб'єктами у підвищенні якості людського потенціалу. Аналізуючи соціальну політику підприємства, видно, що вона впливає на забезпечення людського розвитку на мікрорівні. Елементи концепції людського розвитку на рівні підприємства через механізм його соціальної політики мають забезпечити можливості для зростання потенціалу працівника.

Однією з прогресивних ідей суспільного розвитку глобалізованого світу є концепція людського розвитку. Її спрямованість на важливі елементи якісного людського життя — довголіття, освіченість, дохід — формує основні пріоритети розвитку держави, бізнесу, особистості. Принципи концепції людського розвитку, згідно з якими економіка існує для розвитку людей, а не люди — для розвитку економіки, мають бути пріоритетом для пошуку резервів покращення умов життя кожної людини. Реалізація ідей концепції людського розвитку можлива лише за умови її інтеграції в усі сфери суспільного життя, особливо варто враховувати її на рівні підприємства.

Розв'язання проблем людського розвитку досліджували як вітчизняні, так і зарубіжні науковці. Зокрема, серед зарубіжних вчених відмітимо таких дослідників: А. Сен, А. Льюїс, О. Кузнецова, Л. Несторова, серед українських — В. Антонюк, В. Геєць, О. Грішнова, М. Долішній, А. Колот, І. Кочума, Е. Лібанова, Л. Лісогор, О. Макарова, В. Онікієнко, І. Петрова та ін. Деякі з перелічених авторів займалися вивченням питань соціальної політики та соціальної відповідальності на рівні підприємства. Водночас проблеми форму-

вання соціальної політики, використовуючи концепцію людського розвитку на рівні підприємства, поки що комплексно не досліджувались у науковій літературі.

Розкриємо можливості формування соціальної політики підприємства на основі елементів концепції людського розвитку.

Нині на людський розвиток впливає багато чинників, зокрема, експерти Програми розвитку Організації Об'єднаних націй (ПРООН) визначили такі: наслідки фінансової кризи, коливання цін на продовольство, стихійні лиха, конфлікти соціально-економічного та світового сприйняття. Варто відзначити, що ці загрози впливають на розвиток людського потенціалу і в Україні. У 2013 р. Україна розміщувалася на 83 позиції серед 187 країн у рейтингу Індексу розвитку людського потенціалу, значення якого дорівнювало 0,734 [4]. Такий показник належить до високої категорії людського розвитку.

У середньому по Україні індекс регіонального людського розвитку у 2013 р. склав 3,77 (25 областей) [6]. У рейтингу за індексом регіонального людського розвитку перше місце посідає Харківська область (4,2097), а 25 місце — Житомирська область (3,4996) [6].

Зазначимо, що у 2012 р. було оновлено методу вимірювання регіонального людського розвитку. Фахівці, які працювали над нею, пояснюють це значними змінами, які відбулися у соціально-економічній ситуації, в інформаційно-статистичному забезпеченні досліджень, появою нових аналітичних потреб. Згідно з нею у розрахунок регіонального індексу людського розвитку включено 33 показника, які об'єднані у 6 блоків відповідно до основних аспектів людського розвитку: відтворення населення; соціальне становище; комфортне життя; добробут; гідна праця; освіта.

Вплив на формування та збільшення людського потенціалу має не лише держава та особистість, а й господарюючі суб'єкти. Держава, використовуючи різні механізми впливу — соціальні, економічні, адміністративні, — формує політику у сфері людського розвитку. Отже, вона є як інститутом, так і системою в напрямі реалізації концепції людського розвитку. Проекцією держави на регіональний рівень функціонування суспільних систем є органи управління на місцях та органи місцевого самоврядування. Ключовою в реалізації політики людського розвитку держави повинна стати теза щодо “здійснення”, а не “сприяння”. Саме виокремлення політики людського розвитку як окремого виду соціально-економічної політики має забезпечити розширення можливостей кожного громадянина, досягнення ним такого стану, за якого він почуватиметься щасливим.

Особистість можна вважати основною рушійною силою концепції людського розвитку. Адже людина є суб'єктом реалізації політики підтримки та розвитку людського потенціалу, одночасно і об'єктом, на який спрямовані ці дії, та фактично трьома основними цілями концепції людського розвитку показує їх ефективність — досягнення високого рівня освіти, матеріального добробуту, здоров'я.

Вагома частка людського потенціалу людини формується на рівні господарюючих суб'єктів. У переважній більшості на підприємствах використовують основні принципи соціальної політики як механізм лояльності

працівників та інших суб'єктів до власних дій, які досить часто мають негативні наслідки.

Важливо враховувати концепцію людського розвитку у формуванні соціальної політики підприємства. Вона, в умовах високих ризиків діяльності організації, повинна не лише виконувати функцію захисту працівників, а й забезпечувати цілеспрямований їх розвиток. Мета соціальної політики організації полягає у створенні, підтриманні та реалізації нормальних і безпечних умов праці працівників, задоволенні їхніх основних потреб. Отже, забезпечення нормальних умов праці і відпочинку для працівників; забезпечення безпеки працівників на виробництві, у побуті, місці відпочинку; задоволення і розвиток потреб працівників; зміцнення здоров'я та збільшення тривалості життя працівників і співробітників; збереження екосистеми (повітряного басейну, ґрунту, водних ресурсів, флори і фауни) — є основними напрямками соціальної політики підприємства. На основі цього аналізу можна зробити висновок, що вони прямо впливають на забезпечення людського розвитку на рівні суб'єктів господарювання. Варто пам'ятати, що розвинута соціальна інфраструктура охоплює не лише членів трудового колективу, а й їх родини. Тому необхідно підтримувати підприємства, які впроваджують елементи соціальної політики, а ті, що ефективно її проводять, воліють інформувати громадськість про неї лише як один із засобів формування позитивного іміджу. Однак соціальна політика дає можливість якісно підвищити людський потенціал певного регіону.

Соціальна політика підприємства на сьогодні реалізується у концепціях гідної праці та підвищенні якості трудового життя. Ці концепції є основою вироблення рішень соціального характеру в організації. Обидві концепції мають багато спільного, так, по-перше, вони розглядають людину в процесі праці. По-друге, спільним пунктом є справедливий зарібок та звернення уваги на постійне навчання та професійне зростання.

Узагальнюючи ідеї двох концепцій, можна сформулювати основні напрями відображення їхніх ідей в соціальній політиці підприємства:

- умови праці (санітарно-гігієнічні, психологічні, естетичні, соціально-психологічні) мають задовольняти працівника, формувати у нього відчуття причетності до колективу, організації тощо. Нематеріальні аспекти праці повинні поступово замінити основний мотиваційний чинник — заробітну плату;
- постійна підтримка працівників у їхньому навчанні, професійному зростанні, самореалізації;
- формування умов для розширення участі працівників у діяльності підприємства, виховання відчуття відповідальності за прийняті рішення, активізація процесів рівного доступу до управління, вибору та можливостей.

Межі двох концепцій у формуванні соціальної політики підприємства можна розширити використанням концепції людського розвитку. Оскільки вона дає можливість зосередити увагу не лише на зростанні людського потенціалу підприємства, а й впливати на людський потенціал регіону та країни.

Згідно з її основними елементами працівник має активно брати участь у побудові та здійсненні соціальної політики, у процесі власного розвитку, взаємодіяти і співпрацювати не лише у колективі, а й з працедавцем та іншими суб'єктами соціально-економічних відносин з метою покращення клімату в колективі і відповідно в суспільстві, накопичувати людський потенціал для майбутніх поколінь, приймати соціально-відповідальні рішення, які покращують рівень власного доходу, освіти та здоров'я. З іншого боку, для господарюючих суб'єктів елементи концепції людського розвитку дають необмежені можливості для покращення якості життя працівників. Через механізми соціальної політики підприємства вони реалізують цю концепцію. Так, підприємство повинно забезпечити можливості для реалізації базових можливостей працівників:

- відповідний рівень заробітної плати, соціальне страхування, створення умов для навчання та власного розвитку, витрати на оздоровлення працівників та ін.;

- формування та підтримка основних культурних цінностей, сформованих у колективі та суспільстві, підтримка соціально значущих проектів, співпраця з профспілками та громадськими представниками, органами державної влади призводить до розширення індивідуального вибору, тобто на практиці діє базовий елемент концепції співробітництва;

- справедливий розподіл заробітної плати та інших заохочувальних виплат, визнання результатів праці, забезпечення мінімального нагляду за працею працівників, відсутність дискримінації на робочому місці, допомога працівникам, які опинилися у скрутному становищі (матеріальне, психологічне), надання допомоги членам родини працівників, ветеранам, колишнім працівникам-пенсіонерам як важливий напрям соціальної політики підприємства, в якому реалізується елемент справедливості концепції людського розвитку;

- збереження екологічного, ресурсного, економічного потенціалу регіону, в якому працює підприємство, впровадження інноваційних технологій, сталих бізнес-моделей, пошук нових ідей виробництва екологічно безпечних товарів та надання послуг — формування соціально відповідального підприємства і відображення цих положень у його соціальній політиці сприяє сталому людському розвитку, що дає змогу задовольняти потреби нинішнього покоління без зменшення можливостей майбутніх поколінь задовольняти їхні потреби;

- збереження здоров'я, забезпечення пенсій, захист та фінансова допомога у разі погіршення стану здоров'я, безпечні умови праці, які повинні відповідати санітарно-гігієнічним нормам, формують у працівника відчуття безпеки та дають можливість реалізації людських прав та можливостей, таким чином, використовується елемент безпеки концепції людського розвитку у соціальній політиці підприємства.

Орієнтація на концепцію людського розвитку при формуванні соціальної політики має важливе суспільне значення, оскільки формуються або підтримуються цінності

та інститути, які є важливими для розвитку можливостей людини. Так, наприклад, серед пріоритетів соціальної політики підприємства, що враховує базові елементи концепції людського розвитку, є відтворення і розвиток якісної робочої сили, виховання висококваліфікованого менеджменту і розвиток корпоративної культури. Інструментом реалізації цього напрямку є створення корпоративних університетів. На думку науковців та практиків у сфері людських ресурсів, цей інститут повинен стати агентом стратегічних змін і основою формування єдиної культури ведення бізнесу. Відповідно до концепції розвитку корпорацій університети повинні перетворитися в центр управління людськими ресурсами, інструмент підтримки управлінських рішень. Крім того, вони повинні стати інформаційними, дослідними, методично-освітніми закладами, які підвищують освітній потенціал працівників.

Розвиток системи охорони здоров'я є ще одним інститутом, який є пріоритетом у формуванні соціальної політики підприємства, який відповідає цілям концепції людського розвитку. Якщо проаналізувати підприємства, які функціонували за радянських часів та продовжують ефективно працювати й сьогодні, то у більшості з них на балансі є медичні установи, поліклініки, санаторії, профілакторії, які надають послуги працівникам таких компаній. У соціальній політиці компаній використовують практику медичної допомоги ветеранам, пенсіонерам, а також дітям працівників.

Більшість компаній у соціальній політиці визначають особливий статус спортивних проєктів. Спортивна діяльність дає змогу керівникам об'єднувати колектив, виробляти правила неформального спілкування, культивувати здоровий спосіб життя та інше, що відповідає меті людського розвитку.

Для того щоб сформувати ефективну соціальну політику підприємства на основі використання елементів концепції людського розвитку, необхідне сприяння держави. Закріплення на рівні законодавства норм взаємодії підприємництва і суспільства створить умови для участі підприємств у вирішенні соціаль-

них проблем, чітко закріпить функції окремих сторін та заходи їх участі та взаємодії.

Отже, аналізуючи три концепції — якості трудового життя, гідної праці та людського розвитку, — можна стверджувати, що кожна з них відображає певні елементи соціальної політики підприємства. Однак, враховуючи глобалізаційні тенденції та різні фактори впливу на людину і формування нового типу соціально відповідальних суб'єктів господарювання, саме концепція людського розвитку враховує найвагоміші характеристики розвитку людського потенціалу. Соціальна політика, сформована на концепції людського розвитку, враховує усі загрози та небезпеки у розвитку людського потенціалу. Її механізми дають змогу чітко визначити пріоритети майбутнього розвитку людини у системі бізнес-одиниці:

- постійний професійний розвиток працівника;
- збереження здоров'я працівника та формування безпечних умов праці;
- високий рівень життя та матеріального добробуту працівника.



Література

1. Грішнова О. А. Економіка праці та соціально-трудо-ві відносини: навч. посіб. / О. А. Грішнова. — К.: Знання, 2004. — 535 с.
2. Грішнова О. А. Людський розвиток: навч. посіб. / О. А. Грішнова. — К.: КНЕУ, 2006. — 308 с.
3. Дроздова Л. Методологічні засади дослідження якості життя працюючого населення [Електронний ресурс] / Л. Дроздова // Україна: аспекти праці. — 2011. — № 4. — С. 24–32. — Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Uap_2011_4_6.pdf
4. Доклад о человеческом развитии 2014. Обеспечение устойчивого прогресса человечества: уменьшение уязвимости и формирование жизнестойкости. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/presscenter/articles/2014/07/24/-83-187-.html>
5. Єсінова Н. І. Економіка праці та соціально-трудо-ві відносини: навч. посіб. / Н. І. Єсінова. — К.: Кондор, 2006. — 432 с.
6. Інтегральний індекс регіонального людського розвитку, 2013 рік [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.idss.org.ua/awards.html#>

7. Колот А. М. Соціально-трудові відносини: теорія і практика регулювання: монографія / А. М. Колот. — К.: КНЕУ, 2003. — 230 с.

8. Методика вимірювання регіонального людського розвитку [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.idss.org.ua/awards.html#>

9. Мельничук Д. П. Концепція якості трудового життя: зміст та значення в процесі модернізації системи соціально-трудових відносин [Електронний ресурс] / Д. П. Мельничук. — Режим доступу: eztuir.ztu.edu.ua/4766/1/281.pdf

10. Онікієнко В. В. Удосконалення соціально-трудових відносин як важлива умова забезпечення людського розвитку [Електронний ресурс] / В. В. Онікієнко. —

Режим доступу: <http://dspace.nbuv.gov.ua/dspace/bitstream/handle/123456789/11835/12-Onikienko.pdf?sequence=1>

11. Петрова І. Л. Реструктуризація функцій управління людськими ресурсами в контексті стратегічної перспективи [Електронний ресурс] / І. Л. Петрова. — Режим доступу: <http://dspace.nbuv.gov.ua/dspace/bitstream/handle/123456789/11848/15-Petrova.pdf?sequence=1>

12. Колот А. М. Соціальна відповідальність: теорія і практика розвитку: монографія / А. М. Колот, О. А. Грішнова та ін.; за наук. ред. А. М. Колота. — К.: КНЕУ, 2012. — 501 с.

На основі аналізу теоретичних концепцій людського розвитку, якості трудового життя та гідної праці сформовано основні вимоги до формування соціальної політики підприємства. У формуванні соціальної політики підприємства потрібно враховувати основні елементи концепції людського розвитку: реалізація базових можливостей, співробітництво, справедливість, сталість, безпека. Соціальна політика, сформована на концепції людського розвитку, враховує усі загрози та небезпеки у розвитку людського потенціалу.

На основе анализа теоретических концепций человеческого развития, качества трудовой жизни и достойного труда сформированы основные требования к формированию социальной политики предприятия. В формировании социальной политики предприятия нужно учитывать основные элементы концепции человеческого развития: реализация базовых возможностей, сотрудничество, справедливость, постоянство, безопасность. Социальная политика, сформированная на концепции человеческого развития, учитывает все угрозы и опасности в развитии человеческого потенциала.

On the basis of analysis of theoretical conceptions of human development, quality of labour life and deserving labour the basic requirements are formed to forming of social politics of enterprise. In forming of social politics of enterprise it is needed to take into account the basic elements of conception of human development : realization of base possibilities, collaboration, justice, constancy, safety. The social politics formed on conception of human development takes into account all threats and dangers in development of human potential.

Надійшла 21 жовтня 2015 р.

ВИКОРИСТАННЯ МАТЕМАТИКО-СТАТИСТИЧНИХ МЕТОДІВ У МОНІТОРИНГОВИХ ЕКОНОМІЧНИХ ДОСЛІДЖЕННЯХ ЯКОСТІ

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 47(4), с. 104–107

Погіршення стану якості багатьох економічних показників вимагає пошук шляхів оцінювання за допомогою математичної статистики.

Моніторинг якості в сучасних умовах проводиться з використанням математико-статистичних методів, за допомогою яких проводиться обробка великих масивів інформації та встановлюються причинні залежності. Використання статистичних методик сприяє формуванню здатності читати звіти про статистичні дослідження у галузі освіти та економіки, навчає техніці аналізу отриманих даних.

Використання математичної статистики під час проведення моніторингових досліджень у природничих та соціальних галузях умовно поділяється на періоди:

1. Опис статистичних даних — XVII–XVIII ст.

2. Аналіз статистичних закономірностей у природничих і соціальних науках — початок XIX ст.

3. Використання математичної статистики для прогнозування суспільних подій — початок XX ст.

4. Розробка і використання апарату прикладної статистики, поширення комп'ютерних засобів — кінець XX — початок XXI ст.

Сучасні розробки математичного апарату прикладної статистики пов'язані з використанням комп'ютерних засобів для розв'язання різних типів задач, за якими можна, наприклад, порівнювати кілька програм за показниками оцінок успішності учнів у досліджуваних класах, встановлювати лінію передбачення коефіцієнта інтелекту (IQ) учнів

ЗНЗ (WAIS) та вчителів (WISC) за шкалами Стенфорда–Біне, Векслера. До загального класу задач математичної статистики зараховують задачі статистичного висновку, задачі оцінювання для вимірювання нелінійних зв'язків між змінними, одно- і двофакторного дисперсійного аналізу (ANOVA), множинних порівнянь у двофакторному аналізі.

У більшості наукових досліджень використовують задачі статистичного висновку за допомогою емпіричної функції розподілу і для дослідження первинного статистичного матеріалу. Вони передбачають дослідження великих класів предметів порівняно з малими класами. Задачі статистичного висновку — це міркування від часткового до загального. Після чого робиться висновок і наводяться міркування у зворотному напрямі від загального до часткового (силогічне міркування). Всяка велика сукупність предметів, яку ми хочемо досліджувати або відносно якої ми робимо висновок, називається генеральною сукупністю. Термін *генеральна сукупність* набуває смислу при визначенні поняття *вибірка із сукупності*. Вибірка із сукупності є частиною або підмножиною сукупності, яку ми проводимо спеціально для визначення властивостей генеральної сукупності. Значення різноманітних описових вимірів, обчислених для генеральної сукупності, називаються параметрами. Параметр описує вибірку так само, як проводиться статистична обробка вибірки. Для вибірок ті самі описові виміри назива-

ють *статистиками*. Отже, параметр описує сукупність так само, як статистика вибірки. Статистику, обчислену за вибіркою, розглядають як оцінку параметра сукупності. Оцінка параметра сукупності — це величина, що дає інформацію про параметр; оцінювач — деяка функція від значення у вибірці. Емпіричний розподіл є формою подання результатів дослідження або первинного статистичного матеріалу. Проста статистична сукупність — це сукупність спостережуваних значень — x називається простою сукупністю. Вона є первинним емпіричним матеріалом, що оформлюється у вигляді первинного статистичного ряду, який зводиться у таблицю, де x_n відповідає порядковий номер.

Припустімо, що ми проводимо моніторингове дослідження, в якому здійснюємо операції над групою чисел (параметрів) за 11-бальною шкалою (від 0 до 10). Кожен із параметрів характеризує якість підручника. Бал 0 ставиться, якщо цей показник якості мінімальний; 1 бал, якщо в підручнику наявні окремі елементи відповідного параметра; бали 2–9 ставляться залежно від повноти реалізації показників якості підручника; 10 балів, якщо цей показник якості послідовно, систематично реалізується в навчальному матеріалі підручника.

Множина чисел розташовується в таблиці з рядками і стовпчиками, де кожен елемент такого розташування описується за значенням груп стовпців і їх розміщення в ряд x_i . Операції над групою чисел проводимо за допомогою символів для введення формули в Excel. Послідовність $x_1, \dots, x_n$ складає групу із n чисел, кожне число якої можна записати як X_i .

Емпіричний розподіл подається у вигляді первинного статистичного ряду, який зводиться у таблицю (порядковому номеру дослідів і відповідає значення x_i). Упорядковані за значенням результати спостережень $x_1, x_2, x_3, \dots, x_n$, де $x_i \leq x_{i+1}$ називають варіаційним рядом, або рядом розподілу, а окремі значення $x_1, x_2, \dots, x_n$ — варіантами варіаційного ряду. Різниця між найбільшим x_n і найменшим x_1 варіантами варіаційного ряду має назву розмаху емпіричного розподілу та визначаються

як $R = x_n - x_1$. Розгляд властивостей явищ, суспільних процесів можна проводити за допомогою математико-статистичного методу сукупності даних [2].

Сукупності даних (вибірки) поділяються на:

- генеральні сукупності;
- якісні генеральні сукупності;
- кількісні генеральні сукупності;
- вибірккові сукупності;
- репрезентативні сукупності даних.

Генеральною сукупністю даних називають множини, які охоплюють всі однорідні об'єкти, яким притаманні або не притаманні певні якості та кількісні ознаки.

Якісні генеральні сукупності — це сукупності, де властивості якостей одиниць відбору є ознаками.

Вибірковою сукупністю (вибіркою) вважається частина генеральної сукупності.

Кількісною генеральною сукупністю називають таку сукупність, де властивості відбору оцінюються змінними. Змінна — математична величина, яка може набувати в перебігу дослідження різних значень.

Репрезентативною до генеральної сукупності є така вибірка, що має пропорції, відповідні до пропорцій генеральної сукупності. Для репрезентативності вибірки мають бути виконані умови:

перша умова — кожна з одиниць генеральної сукупності повинна мати рівну імовірність потрапляння до вибірки;

друга умова — вибірка змінних здійснюється незалежно від досліджуваної ознаки;

третья умова — відбір здійснюється при достатньому обсязі вибірки;

четверта умова — відбір здійснюється з однорідних за статистичними характеристиками сукупностей (близькими показниками середніх, або однаковими).

Забезпечення умов репрезентативності вибірки виключає упередженість відносно генеральної сукупності.

Аналіз та інтерпретацію кількісних даних розпочинаємо з їх узагальнення. Наприклад, наводимо результати анкетування учнів, проведеного на початку навчального року:

Учень	Оцінка (бали)	Учень	Оцінка (бали)
1	90	13	100
2	60	14	75
3	100	15	71
4	86	16	93
5	57	17	91
6	78	18	68
7	44	19	99
8	69	20	93
9	46	21	80
10	55	22	67
11	58	23	89
12	81	24	79

Упорядкування представлених даних за величиною від максимальної до мінімальної називають незгрупованим рядом. Вірогідно, що мають місце і рівні оцінки. У такому випадку присвоюють їм однакові ранги. Наводимо інтерпретування кожної оцінки в термінах рангів:

Учень	Оцінка (бали)	Ранг	Учень	Оцінка (бали)	Ранг
1	90	5	13	100	(2)1
2	60	16	14	75	11
3	100	(2)1	15	71	12
4	86	7	16	93	(2)3
5	57	18	17	91	4
6	78	10	18	68	14
7	44	21	19	99	2
8	69	13	20	93	(2)3
9	46	20	21	80	(2)8
10	55	19	22	67	15
11	58	17	23	89	6
12	80	(2)8	24	79	9

Вибірковий розподіл належить до понять теорії статистичного висновку. Із деякої генеральної сукупності виводиться вибірка об'єму (n) і вводяться записи для кожної із вибірок за деякими оцінками вибіркового середнього ($\bar{x}_B$). Так можна виводити сотні вибірок і будувати розподіл частот вибірових середніх у вигляді рисунка розподілу ймовірностей в генеральній сукупності.

Випадкова перемінна (X) може приймати значення від 0 до 9 з ймовірністю 0,10.

Із цієї генеральної сукупності виводимо кількість випадкових вибірок об'ємом n . Для кожної вибірки вираховується середнє. Далі виводимо такі вибіркові середні і представляємо їх графічно [1].

Упорядкування за величиною (ранжування і табулювання)

Учень	Оцінка (бали)	Ранг	Учень	Оцінка (бали)	Ранг
1	90	5	13	100	(2)1
2	60	16	14	75	11
3	100	(2)1	15	71	12
4	86	7	16	93	(2)3
5	57	18	17	91	4
6	78	10	18	68	14
7	44	21	19	99	2
8	69	13	20	93	(2)3
9	46	20	21	80	(2)8
10	55	19	22	67	15
11	58	17	23	89	6
12	80	(2)8	24	79	9

Отже, використовуючи теорему статистичного висновку, можна проводити вибірки із великої сукупності. Середня цієї сукупності позначається μ , а дисперсія — δ^2 . Наприклад, із генеральної сукупності проводяться вибірки об'єму n . Проводиться обчислення середніх значень всіх вибірових середніх μ , яке дорівнюватиме середньому значенню генеральної сукупності. Далі необхідно знайти дисперсію δ^2 вибірових значень.



Література

1. Степахно І. В. Додаткові розділи з дисципліни "Теорія ймовірностей та математична статистика" для самостійного опрацювання / І. В. Степахно. — К.: МАУП, 2007. — 69 с.
2. Гмурман В. Е. Руководство к решению задач по теории вероятностей и математической статистике / В. Е. Гмурман. — М.: Высш. шк., 1999.

Отримано рекомендації щодо застосування математико-статистичних методів у економічних показниках якості.

Описаны рекомендации для использования математико-статистических методов для экономических показателей качества.

The received recommendations for use mathematical and statistical methods in economic performance quality.

Надійшла 27 листопада 2015 р.

РОЗРОБКА АНТИКРИЗОВОГО МЕХАНІЗМУ МАРКЕТИНГОВОГО ЛОГІСТИЧНОГО ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 47(4), с. 108–115

На ринок сільськогосподарського машинобудування істотно впливає наявність обмеженого попиту на продукцію з боку аграрної сфери, що не дає можливості забезпечити наявними машинобудівними потужностями і ускладнює вихід на ринок нових господарюючих суб'єктів. Сучасний стан агропромислового комплексу України характеризується досить складною ситуацією: з одного боку, підприємства-виробники сільськогосподарської техніки та устаткування мають готову до реалізації продукцію, а з другого — споживачі-агropідприємства не мають достатньо коштів для її придбання. При цьому понад 80 % наявної на підприємствах сільськогосподарської техніки відпрацювало свій амортизаційний ресурс, а темпи її оновлення становлять 10–15 % від потреби.

Високий ступінь інтенсивності конкурентної боротьби на ринку сільськогосподарської техніки в умовах активізації міжнародних компаній на території України, певна ступінь насиченості деяких його сегментів, нестабільність попиту внаслідок циклічності економіки, зміни в поведінці споживачів загострюють проблему збуту аграрної техніки. Ринок продавця трансформується в ринок покупця. Вітчизняний споживач аграрної техніки стає все більш розбірливим, добре поінформованим, зацікавленим у кастомізації товару, персоналізації взаємин, пред'являє високі вимоги до споживчих властивостей як самої техніки, так і комплексу сервісних послуг, що позначається на витратах господарюючих суб'єктів аграрного ринку [1].

Посилюється на ринку аграрної техніки конкуренція за споживача, що спонукає як підприємств-виробників, так і дилерів до розуміння необхідності застосування у своїй діяльності технології маркетингового управління поведінкою споживачів: багатофакторного дослідження споживчої поведінки з позицій ціннісного підходу на всіх етапах процесу

прийняття рішень споживачами, проведення глибокої сегментації ринку, диференційованого надання цінності споживачам цільових сегментів [3]. Цей підхід дає змогу визначати кореляцію ціннісних складових споживчого вибору і актуальних змінних сегментування, проводити глибоку сегментацію ринку за цими змінними для диференційованого надання споживчій цінності з метою узгодження систем цінностей споживачів і продавців і досягнення господарюючими суб'єктами ринку аграрної техніки планованого результату економічної діяльності.

В якості механізмів ситуаційних систем маркетингового логістичного ціноутворення на сільськогосподарську техніку з урахуванням ринкової кон'юнктури пропонуються такі адаптаційні механізми [7; 8]:

1. Механізми з пасивною адаптацією до зовнішнього середовища, що забезпечують функціонування системи в стабільному, нескладному і досить певному середовищі, і спрямовані на вибір найсприятливіших умов діяльності організації з тих, що вже є в ситуації “ніші” зовнішнього середовища. В основі

механізмів з пасивною адаптацією до зовнішнього середовища лежить стратегія пасивного виживання підприємств.

2. Механізми з активною адаптацією до зовнішнього середовища, в основі яких лежить безпосередня адаптація. Вони спрямовані на активне використання елементів зовнішнього середовища в діяльності підприємства, зокрема, на пошук найсприятливіших умов переходу в нові “ніші”. Адаптаційна реакція організації на зміни у зовнішньому середовищі в більшій частині виявляється у швидкій оборотній перебудові внутрішніх структур і у використанні складних форм стратегічної поведінки. В основі механізмів з активною адаптацією до зовнішнього середовища лежить стратегія активного виживання підприємств.

3. Механізми, спрямовані на формування зовнішнього середовища, які використовуються

для формування найсприятливіших умов для функціонування організації. В основі цих механізмів лежить стратегія розвитку підприємств, тобто стратегія активного впливу на зовнішнє середовище. З огляду на зазначене, можна запропонувати таку систему адаптаційних механізмів ситуаційних систем маркетингового логістичного ціноутворення на сільськогосподарську техніку з урахуванням ринкової кон'юнктури (рис. 1).

Основною функцією механізмів реалізації стратегій підприємства-виробника щодо просування аграрної техніки на ринки збуту є здійснення обраних у ході застосування адаптаційних механізмів. На практиці ці механізми настільки взаємопов'язані між собою, що важко виокремити якусь складову однією, “чистої” природи, яка б не містила елементів інших складових. Тому запропонована система механізмів сформована за принципом од-



Рис. 1. Система адаптивних механізмів ситуаційних систем маркетингового логістичного ціноутворення на сільськогосподарську техніку з урахуванням ринкової кон'юнктури

норідності на основі головних ознак, зокрема, логістичних, ціноутворення і маркетингових (рис. 2). Кожен із адаптаційних механізмів ситуаційних систем впроваджується з різним ступенем частоти і активності, що залежить від стратегічних цілей і завдань, які вирішуються на конкретному підприємстві.

Маркетингові механізми використовуються тоді, коли продукція підприємства добре відома покупцям, користується попитом, а головним завданням менеджменту стає розширення частки ринку, активне використання маркетинг-міксу щодо підвищення зацікавленості активних і потенційних споживачів у товарі. Механізми ціноутворення реалізуються через ринкові механізми цін, зумовлені динамікою попиту і пропозиції, відтворенням основних фондів і прискореною амортизацією, оплатою праці, ринком акцій та інвестиційною політикою, лізингом, структурою акціонерної власності, елементами державного регулювання цін і податків підвищення рентабельності продаж.

Логістичні механізми найчастіше затребувані тоді, коли підприємство займається активним просуванням продукції на ринки збуту шляхом масової маркетингової розвідки ринку, підлаштуванням збутової і логістичної системи під ринкову кон'юнктуру і поведінку конкурентів. Інструментами логістичних механізмів є реорганізація логістичної структури, позиціонування ринків і споживачів, формування дилерських та дистриб'юторських мереж, оперативне регулювання збутової діяльності, організація та супровід поставок, впровадження маркетингової складової.

Концепція інтеграції механізмів ситуаційних систем маркетингового логістичного ціноутворення на сільськогосподарську техніку з урахуванням ринкової кон'юнктури полягає в тому, що всі механізми розробки та реалізації організації логістичної взаємодії між виробником та споживачем взаємопов'язані між собою і можуть існувати тільки в єдності стратегічного, тактичного та оперативного



Рис. 2. Система механізмів реалізації стратегій просування на ринки збуту

рівнів взаємодії підприємства-виробника, посередника і споживача (рис. 3).

Є необхідність у постійному коригуванні адаптаційного механізму ситуаційних систем маркетингового логістичного ціноутворення на сільськогосподарську техніку з певною періодичністю, залежно від особливостей організації, кон'юнктури ринку і можливостей самого підприємства.

Якщо за результатами моніторингу виявляється, що при прогнозованій ринковій кон'юнктурі не можуть бути мобілізовані необхідні обсяги ресурсів, потрібно буде переглянути раніше заявлену систему логістичного ціноутворення. Однак слід враховувати, що при зміні механізмів використання ситуаційних систем маркетингового логістичного ціноутворення, які допомагають організації вибрати ту чи іншу стратегію логістичного ціноутворення, змінюються і механізми реаліза-

ції стратегій організації. Тобто між механізмами стратегічного управління немає жорстких розмежувань, вони взаємопов'язані і в рамках окремих стратегічних рішень в різному ступені доповнюють один одного. Якщо у процесі управління змінюються стратегії (адаптаційні механізми) всіх маркетингових складових, то може змінитися і затребуваність окремих складових механізмів реалізації стратегій маркетингового ціноутворення організації, оскільки система ціноутворення, що моделюється, повинна забезпечувати функціонування трьох взаємозв'язаних режимів управління: стратегічного, тактичного та оперативного.

Процес формування адаптаційного механізму ситуаційних систем маркетингового логістичного ціноутворення на сільськогосподарську техніку здійснюється ітеративно відповідно до цілей і стратегії (в єдності з адаптаційними механізмами) просування



Рис. 3. Взаємозв'язок стратегічного, тактичного та оперативного управління системою маркетингового логістичного ціноутворення

підприємства на ринки збуту. Результатом цих впливів і буде приведення об'єкта управління відповідно до поставленої мети. Запропонована система механізмів дасть змогу знизити інформаційну невизначеність, що вкрай необхідно на етапах тактичного та оперативного управління, етапах реалізації продукції та просування її на ринки збуту, де можуть бути використані більш обґрунтовані управлінські рішення. У цьому простежується ключовий взаємозв'язок стратегічного управління на тактичному та оперативному рівнях. Оцінка ефективності комплексу маркетингових комунікацій з просування аграрної техніки споживачам цільових сегментів становить сукупність методів розрахунку часткових й інтегральних показників соціально-економічної ефективності для ключових елементів комплексу маркетингових комунікацій. Такий підхід дає можливість враховувати безліч часткових показників, інтегрованих в маркетингову інформаційну систему дилера, на їх основі розраховувати і порівнювати сукупні показники ефективності різних елементів маркетингових комунікацій для цільових сегментів споживачів аграрної техніки.

За сукупністю маркетингових підходів щодо оцінки ефективності маркетингових комунікацій для окремих елементів можна оцінити ефективність всіх ключових елементів комплексу маркетингових комунікацій: реклами, PR, способів стимулювання збуту, особистих продажів і прямого маркетингу з просування цінності цільовим споживачам (див. рис. 4).

Ефективність цих елементів комплексу комунікацій слід розраховувати з соціальних, економічних і технічних параметрів для обліку виявлених відмінностей у поведінці споживачів аграрної техніки, агрегованих за соціально-економічними і технічними змінними. Інформаційною базою для дослідження та аналізу соціальної, економічної та технічної задоволеності споживачами ефективності диференційованого просування товару на ринки збуту є оперативно функціонуюча маркетингова інформаційна система національного та регіонального дилера.

Запропонований алгоритм дає можливість насамперед деталізувати кожен крок алгоритму маркетингового управління поведінкою споживачів з урахуванням виявлених особливостей споживчої поведінки.

За допомогою цього алгоритму можна розробити комплекс маркетингових комунікацій за диференційованим просуванням товару на кожному етапі процесу прийняття рішень споживачами та визначати зміст і аргументацію маркетингових комунікацій за допомогою трансляції найважливіших атрибутів аграрної техніки для цільових сегментів у диференційованому сприйнятті ними атрибутів; диференціювати комунікаційні аргументи маркетингових комунікацій з просування товару споживачам цільових сегментів відповідно до соціально-економічних та технічних компонентів системи цінностей споживачів на кожному етапі процесу прийняття рішень (див. таблицю).

Отримані результати свідчать про позитивний результат диференційованого просування товару споживачам цільових сегментів ринку, що сприятиме зростанню прибутку виробників сільськогосподарської техніки.

Апробація запропонованого методичного підходу щодо ступеня адаптації ситуаційних систем маркетингового логістичного ціноутворення на сільськогосподарську техніку з урахуванням ринкової кон'юнктури показала, що в складних економічних і ринкових умовах виробники аграрної техніки можуть досягати запланованих економічних результатів за рахунок вдосконалення маркетингового управління процесом прийняття рішень споживачами за допомогою диференційованого просування товару на ринки збуту з урахуванням обґрунтованого ціноутворення та ефективного логістичного обслуговування. Дослідження і розуміння відмінностей у системі цінностей споживачів, агрегованих в сегменти за актуальними ознаками, диференціація маркетингу з надання товару цільовим сегментам дають змогу побудувати такі взаємини між суб'єктами ринку, які приведуть до узгодження систем цінностей споживача і виробника, в кінцевому підсумку — до розвитку бізнесу в динамічно мінливому ринковому середовищі.

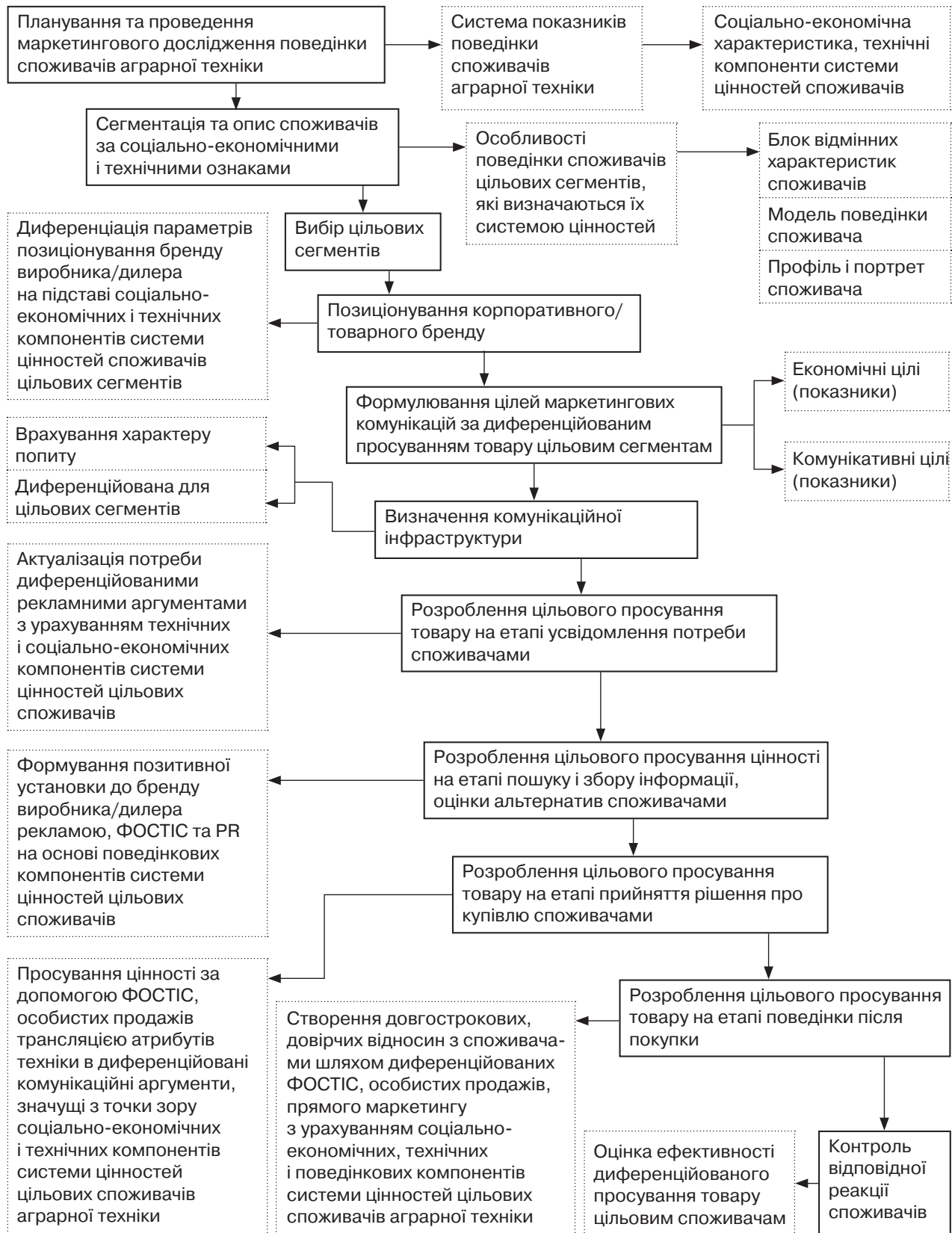


Рис. 4. Алгоритм маркетингового управління процесом прийняття рішень споживачами аграрної техніки за допомогою диференційованого надання товару цільовим сегментам ринку

Показники ефективності особистих продажів аграрної техніки, орієнтованих на цільових споживачів

Економічні параметри ефективності	Часткові оціночні показники	Значення показників до зміни змісту комунікацій		Значення показників після зміни змісту комунікацій		Сукупні (I) і приватні (P) показники	Ефективність комунікацій
		споживачі	дилери	споживачі	дилери		
Економічний параметр	Переконаність у перевазі корпоративної марки над конкурентами	Базовий період		Звітний період		If = 0,13 Pf = 0,29	Es = 123 %
		0,63	0,56	0,65	0,78		
	Кількість проданої техніки для цільових сегментів (споживачів) по відношенню до числа проданої техніки для всього цільового ринку	0,60	0,51	0,62	0,62		
	Задоволеність споживачів обслуговуванням у процесі збору інформації та покупки	0,66	0,45	0,70	0,61		
Технічний параметр	Задоволеність споживачів технічними параметрами техніки та сервісом технічного обслуговування	92/116 = 0,79	24/116 = 0,21	96/128 = 0,75	32/128 = 0,25	Pf = 0,21 Pt = 0,25	Es = 19 %

Отже, при розробці комплексу маркетингових комунікацій за диференційованим просуванням товару були зіставлені особливості поведінки споживачів цільових сегментів, визначених системою цінностей, і відомі в маркетингу способи комунікацій, що дало змогу приймати рішення щодо застосування пріоритетних елементів комплексу маркетингових комунікацій, що відповідають системі цінностей споживачів цільових сегментів; визначати зміст і аргументацію маркетингових комунікацій за допомогою трансляції найважливіших атрибутів аграрної техніки для цільових сегментів в атрибути, які диференційовано сприймаються ними, з точки зору пріоритетів споживачів; диференціювати комунікаційні аргументи маркетингових комунікацій з просування товару споживачам цільових сегментів відповідно до соціально-економічних та технічних компонентів вимог споживачів на кожному етапі процесу прийняття рішень.



Література

1. Бюллетени цен на тракторы. — М.: ОАО Науч.-исслед. тракторный ин-т, 2008–2014 гг.

2. Корінев В. Л. Дослідження впливу ціни на конкурентоспроможність продукції та поведінку споживача / В. Л. Корінев, С. М. Марченко // Дні науки: зб. тез доп. (Запоріжжя, 5–6 жовтня 2006 р.): в 4 т. — Запоріжжя: ГУ "ЗІДМУ", 2006. — С. 211–212.

3. Лабурцева О. І. Обґрунтування цін на продукцію в умовах ризику змін споживчого попиту / О. І. Лабурцева // Економіка та держава. — 2009. — № 6. — С. 21–23.

4. Луцій О. П., Весперіс С. З. Оцінка конкурентоспроможності промислових підприємств / О. П. Луцій, С. З. Весперіс // Маркетинг в Україні. — 2010. — № 5. — С. 32–38.

5. Марченко С. М. Процес формування цінової політики у ринковій економіці: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Київ, 23–24 бер. 2006 р.) / С. М. Марченко. — К.: НУХТ, 2006. — С. 48.

6. Марченко С. М. Проблеми підвищення конкурентоспроможності підприємств / С. М. Марченко // Економіка: проблеми теорії та практики. — Вип. 216: в 4 т. — Д.: ДНУ, 2006. — Т. 1. — С. 204–208.

7. Марченко С. М. Оцінювання чинників формування та реалізації маркетингової логістичної системи ціноутворення підприємств сільськогосподарського машинобудування / С. М. Марченко // Наук. пр. МАУП / редкол.: А. М. Подоляка (гол. ред.) [та ін.]. — К.: МАУП, 2001. — Вип. 1 (40). — К.: ДП "Вид. дім "Персонал", 2014. — С. 162–169.

8. Марченко С. Н. Моделирование процессов маркетингового логистического ценообразования

на предприятиях сельскохозяйственного машиностроения / С. Н. Марченко // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: сб. ст. по

материалам XXXII междунар. науч.-практ. конф. — № 12 (32). — Новосибирск: Изд-во СИБАК, 2013. — С. 68–73.

Запропонований адаптаційний механізм ситуаційних систем маркетингового логістичного ціноутворення на сільськогосподарську техніку, з урахуванням ринкової кон'юнктури, дає можливість, по-перше, деталізувати кожен крок алгоритму маркетингового управління поведінкою споживачів з урахуванням виявлених особливостей споживчої поведінки, по-друге, розробити комплекс маркетингових комунікацій за диференційованим просуванням товару на кожному етапі процесу прийняття рішень споживачами.

Предложенный адаптационный механизм ситуационных систем маркетингового логистического ценообразования на сельскохозяйственную технику, с учетом рыночной конъюнктуры, позволяет, во-первых, детализировать каждый шаг алгоритма маркетингового управления поведением потребителей с учетом выявленных особенностей потребительского поведения, во-вторых, разработать комплекс маркетинговых коммуникаций по дифференцированному продвижению товара на каждом этапе процесса принятия решений потребителями.

The proposed adaptive mechanism of marketing logistics situational pricing of agricultural machinery, subject to market conditions allow, firstly, to detail every step of marketing management algorithm considering consumer behavior revealed features of consumer behavior, and secondly, to develop a set of marketing communications for the differentiated promotion of goods at each stage of decision-making by consumers.

Надійшла 16 червня 2015 р.

ТУРИЗМ КАК СОЦИАЛЬНЫЙ ФЕНОМЕН И ПАРАДИГМАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЕГО РАЗВИТИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 47(4), с. 116–119

Индустрия туризма захватывает много сторон жизни человека и общества, являясь частью социальной политики и практики экономического хозяйствования, культурной, духовной жизнедеятельности личности. В современных условиях возникает необходимость более глубокого осмысления некоторых аспектов туризма как социально-экономического, духовно-культурного феномена, чему и посвящена данная статья.

В контексте данной статьи попытаемся обозначить некоторые, наиболее актуальные и недостаточно научно обоснованные сентенции, касающиеся туризма. К ним относим прежде всего определение понятий: а) “туризм” (а в соответствии с этим и таких понятий, как “туристическая отрасль”, “туристическая индустрия”, “туристические услуги” и др.; б) “туристическая дистанция”; в) “качество туристических услуг”; г) “устойчивость туризма, конкурентоспособность туристической отрасли”.

Из числа недостаточно глубоко изученных проблем туризма, прежде всего в теоретико-методологическом отношении, указанные аспекты заслуживают более пристального внимания.

Феномен “туризм” является сложным и неоднозначным. Например, по определению В. Китанова, это “пространственные явления, которые характеризуются определенным количеством задач, решение которых приводит к удовлетворению потребностей субъекта и предусматривает распределение территории на пространственные единицы (с экономической, социальной и статистической целью)” [4, 133]. Цитируя македонских авторов (“Основы туристической теории и практики. — С. 206–207”), автор этого определения выде-

ляет: туристические регионы, туристические районы, туристические местности, туристические маршруты [4].

В данном случае мы исходим из того, что туризм — не просто отдых, развлечение, духовное развитие и обогащение. Это — фактор развития политических, экономических, социальных, культурных и межличностных отношений в международном масштабе [Там же]. Именно благодаря этому он стал содержанием и стилем жизни для миллионов людей на Земле.

В Гаагской декларации по туризму “туризм” как явление, феномен определяется как: а) неотъемлемая часть социальной сферы, а его функции направлены на восстановление жизненных сил, повышение интеллектуального уровня и физического развития человека; б) право на отдых, свободное время и периодически оплачиваемый отпуск, а также право использовать это время с целью проведения отпусков, свободных поездок с образовательными и развлекательными целями, и использование благ, которые получают от туризма как внутреннего, так и международного [2].

Куда более широкое, “философского” характера определение дается Международной ассоциацией научных экспертов в области ту-

ризма. “Туризм — это совокупность отношений и явлений, которые возникают во время перемещения и пребывания людей в местах, которые отличаются от их постоянного места проживания и работы” [2].

Вокруг понятия “туризм” существует ряд других, объясняющих, углубляющих это понятие терминов. Один из наиболее спорных — “туристическая дистанция”. Детально диспутируя с рядом авторов, упомянутый нами В. Китанов указывает на то, что более точно он определен Всемирной туристической организацией (UNWTO). Оно такое: “Местная туристическая дистанция — это физическое пространство, в котором житель проводит не менее одной ночи. Она включает в себя такие турпродукты, как вспомогательные услуги и известные места, а также туристические ресурсы, посещение которых вместе с дорогой “туда и назад” занимает не более одного дня. Такая дистанция имеет физические и административные принципы, которые определяют форму ее управления, а также имидж и репутацию, которые обозначают ее конкурентоспособность на рынке. Местные дистанции включают разные заинтересованные стороны, в том числе (во многих случаях) принимающее сообщество, и могут частично сбегаться и, тесно взаимодействуя, создавать большие дистанции”.

Бесспорно, что в туризме как части социальной сферы существенное место занимает именно качество туристических услуг. На этом акцентируют внимание и многие украинские исследователи: В. В. Баев, В. Г. Гамов, Л. И. Дяченко, В. Ф. Кифяк, Т. И. Ткаченко, В. К. Федорченко, И. Ю. Швец и многие другие. Сегодня речь идет об определенной системе управления качеством, которую, в частности, детально разрабатывает украинский ученый В. В. Баев [1].

Под системой качества понимается совокупность организационной структуры, ответственности, методик, процессов и ресурсов, необходимых для осуществления общего руководства качеством в организации [7, 69]. “Одной из важнейших составляющих менеджмента качества субъектов туристической индустрии, — указывает В. В. Баев, — долж-

на стать политика качества, направленная на реализацию таких основных задач: удовлетворение потребителя с точки зрения профессиональных стандартов и этики, непрерывное повышение качества услуги, учет требований общества, эффективность оказания услуги” [1, 182].

В современной теории и практике организации туристической деятельности существенное место занимает также устойчивость туризма. Такая устойчивость обеспечивается многими факторами, но, как отмечают многие исследователи, в частности украинские авторы — О. В. Захарова [3], Р. Е. Чесноков [5], Д. К. Чистилин [6], центральное место здесь принадлежит внешним и внутренним факторам, связанным с внешней сферой и социально-экономическими условиями хозяйствования. Так, Р. Е. Чесноков пишет: “Современное состояние курортов Украины, которое характеризуется несогласованностью социально-экономического развития с ресурсным потенциалом отдельных территорий, фактически исключает возможность создания адекватных условий организации социально и экологически ориентированного экономического развития. В условиях Южного берега Крыма данная проблематика находит свое выражение в развитии территориально-рекреационного комплекса, играющего особую роль в современной адаптации потенциалов курортных территорий к изменяющимся условиям внешней среды в контексте глобализации социально-экономических систем в долгосрочной перспективе” [5, 156].

Конечно, не все понятно и однозначно при этом в плане с “устойчивым развитием социально-экономической сферы”. Д. К. Чистилин предлагает понимать под устойчивым развитием специфическое движение экономической среды, в границах которого решение системы нелинейных дифференциальных уравнений, описывающих экономическое развитие в виде уравнения движения экономической среды, устойчиво по отношению к воздействию управляющего параметра. Рассматривая также самоорганизацию в рамках естественных наук как “самостоятельное усложнение структур системы

в условиях сильной нестабильности среды с целью поддержания ее устойчивости по отношению к воздействию внешних факторов”, автор фактически предопределяет степень зависимости экономической системы от внешней среды ее ресурсным потенциалом, актуализируя тем самым роль внутренних факторов в процессе обеспечения устойчивости” [5, 79].

Упомянутая нами О. В. Захарова утверждает, что внешняя среда по отношению к системе выступает генератором энтропийных флуктуаций и фактором порядка, поскольку отток системной энтропии и усиление флуктуаций ведут систему к новому порогу самоорганизации. Отсюда характерные черты системы, или ее фенотип, являются результатом взаимодействия унаследованной информации или генотипа с внешним окружением, играющим роль системообразующего фактора [3, 109].

Более того, О. В. Захарова считает, что именно одной из главных проблем устойчивости социально-экономической системы является низкая эффективность прогнозирования изменений ее внешней и внутренней среды. Помимо этого, в процессе анализа факторов внешней среды для обеспечения устойчивого развития рекреационных предприятий следует рассматривать население курортно-рекреационной территории в первую очередь не как источник трудовых ресурсов, а как потребителя — цели развития экономики региона. Отсюда целевой ориентацией развития отдельных регионов должна быть не максимизация их полезности для национальной экономики в целом, а наиболее полное удовлетворение интересов и потребностей их населения.

При непосредственном участии указанного автора в 2009 году в Крыму был произведен научный опрос-исследование, в котором участвовали работники 11 гостиниц, 6 пансионатов и 28 санаториев и санаторных комплексов. Одной из составных опроса было определение устойчивости функционирующих предприятий и учреждений КРК ЮБК. Обеспечение устойчивости анализировалось по следующим направлениям: 1) наличие

на рекреационном предприятии (РК) четко сформулированной миссии, известной всему персоналу; 2) сильные и слабые стороны РК, а также его возможности и угрозы (риски); 3) ресурсный потенциал; 4) разработанные вышестоящими органами (в случае санаториев — министерствами и т. д.) рекомендации по переходу на путь устойчивого развития; 5) устойчивость развития.

Устойчивость, конкурентоспособность учреждений отдыха, оздоровления, духовного развития, а таковыми являются туристические базы, центры, санатории, дома отдыха, гостиницы, то есть все учреждения, способствующие оказанию туристических услуг, зависят, на наш взгляд, от следующих основоположных факторов:

- 1) состояние нормативно-правовой, законодательной базы туристической отрасли;
- 2) состояние общей конкурентности между структурами, оказывающими оздоровительные, культурологического и другого характера услуги;
- 3) материальная база всех структур, связанных с рекреационными, туристическими услугами;
- 4) уровень подготовки и состояние использования персонала, оказывающего туристически рекреационные услуги;
- 5) состояние (характер, особенности) рекламного сопровождения туристических услуг.

В большинстве случаев, в том числе и в современной Украине, наиболее действенным и развитым оказывается именно пятый фактор — рекламное обеспечение туризма.

Обозначенные проблемы — не единичны в плане углубления теоретического изучения туризма как социально-экономического феномена. Мы выделили их только как одни из наиболее существенных.



Литература

1. Баєв В. В. Формування моделі системи менеджменту якості в підприємствах туристичної ін-

дустрії / В. В. Баєв // Наук. пр. МАУП. — 2012. — № 3 (34). — К.: ДП "Вид. дім "Персонал", 2012. — С.180–184.

2. Гаагская декларация по туризму. — Гаага: Нидерланды, 1989.

3. Захарова О. В. Феномен не стаціонарності макроекономічної системи: підходи до моделювання / О. В. Захарова // Бюл. міжнар. Нобелівського екон. форуму (Messenger of the International Nobel Economic Forum). — Д.: Вид-во ДУЕП, 2009. — № 1.

4. Кітанов В. Особливості формування регіональної туристичної дистанції в республіці Македонія / В. Кітанов // Наук. пр. МАУП. — 2011. — №4 (31). — С. 131–133.

5. Чесноков Р. Е. Системная устойчивость туризма и анализ внешних и внутренних факторов развития рекреационных предприятий Южного берега Крыма / Р. Е. Чесноков // Наук. пр. МАУП. — 2011. — № 3 (30). — С. 139–142.

6. Чистилин Д. К. Принципы самоорганизации и институциональная основа устойчивого развития: случай мировой экономики / Д. К. Чистилин // Бюл. Міжнар. Нобелівського екон. форуму (Messenger of the International Nobel Economic Forum). — Д.: Вид-во ДУЕП, 2009. — № 1 (2). — 156 с.

7. Швец И. Ю. Управление качеством турсервиса / И. Ю. Швец // Культура народов Причерноморья. — 2005. — № 61. — С. 61–72.

Рассматриваются несколько наиболее существенных понятий относительно туризма как социально-экономического феномена: "туризм", "качество туристических услуг", "устойчивость, конкурентоспособность туризма".

Розглядається декілька найістотніших понять стосовно туризму як соціально-економічного феномену: "туризм", "якість туристичних послуг", "стійкість, конкурентоспроможність туризму".

There have been examined some the most essential notions in the field of tourism as a social-economic phenomenon: "tourism", "the quality of tourist services", "stability, competitiveness of tourism"

Надійшла 20 жовтня 2015 р.

ДОМІНУЮЧІ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ І СУЧАСНА СТРАТЕГІЯ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 47(4), с. 120–122

Взаємозалежність світової транспортної й української національної систем не лише є об'єктивно умовною, а й потребує реальних структурних та інших перебудов останньої. При цьому слід враховувати як кращий досвід інших країн у галузі модернізації транспорту, так і винятково власні можливості і потреби. Головне завдання — розроблення стратегії реформування транспортної системи України.

Світова транспортна система — це “скупність інтегрованих національних транспортних систем країн світу, представлених різними взаємопов'язаними та взаємодіючими видами транспорту, які забезпечують реалізацію як внутрішніх, так і міжнародних перевезень” [6, 14]. Стабільну, прогресивну, інноваційну економіку без стабільної транспортної системи у будь-якій країні уявити неможливо. На цьому наголошують і окремі українські дослідники, зокрема, Т. Блудова, В. Єдіна, О. Котлубай, А. Новікова, Ю. Пашенко, С. Пирожков та ін. Так, Т. Блудова детально обґрунтовує поняття “транзитний потенціал країни” в контексті загальних питань економічного господарювання в країні [2].

Серед усіх видів транспорту в світі нині домінують автомобільний та залізничний транспорт, що постійно змагаються за пріоритетні позиції. Це при тому, що кількість транспортних засобів неухильно зростає. Так, у 1990 р. кількість автомобілів у світі становила близько 500 млн одиниць, а в 2000 р. — досягла близько 1,3 млрд одиниць. Зрозуміло, що автотранспорт за усіма обставинами домінує серед інших видів транспортних засобів. За даними США, наприклад, вантажообіг автотранспорту становить 30,2 % загального ван-

тажообігу, у країнах ЄС — 45,5 %, а у деяких з них і до 80 % [8].

Існує низка домінуючих чинників, що зумовлюють постійний розвиток і поліпшення транспортних систем більшості країн світу.

Першим чинником є розширення виробництва і зростання обсягів торгівлі. Такий чинник є глобальним, хоча в кожній окремо взятій країні він виявляє себе по-різному. Пріоритет тут за таким країнами, як США, Китай, Японія, Корея, провідні країни Європи: Німеччина, Англія, Франція та ін.

Другим чинником є посилений міграційний процес, спричинений проблемами зайнятості, переселенням окремих народів внаслідок війн, стихійних лих тощо. Останніми роками тут помітно дається взнаки міграція з Азії в Європу, зростання міграційних потоків до США та високорозвинених скандинавських країн.

Третій чинник пов'язаний із стрімким розвитком туризму, рекреаційної сфери. Чимало фахівців нині туризм виокремлюють як специфічну економічну галузь, що забезпечує країнам потужні економічні надходження.

Інші чинники розвитку транспортної галузі є хоч і менш значущими, однак дедалі важливішими і помітнішими в кінці XX — на початку XXI ст.

З усіх чинників розвитку транспортної галузі виокремимо економічний — торгівля, пов'язаний з нею імпорт і експорт. Найбільшим експортером та імпортером у світі є США, що мають торговельний оборот у розмірі 1807 млн дол., або 22,3 % загальної світової торгівлі, хоча найбільшим експортером у світі вже у 2009 р. став Китай. До першої десятки лідерів світової торгівлі входять Німеччина, Японія, Франція, Велика Британія, Нідерланди, Італія, Бельгія та Корея [9].

У багатьох, особливо великих за територією країнах істотно зростають внутрішньорегіональні транспортні перевезення, особливо на європейському, азійському континентах.

Тож основними факторами розвитку транспортної системи у світі є глобалізовані і внутрішньодержавні. Останні залежать також від специфіки геополітичного розміщення країни. Так, зрозуміло, що Японія, скандинавські країни, що розташовані вздовж океанського узбережжя, потужно розвивають морський транспорт, а вже потім — авіаційний, автомобільний тощо.

Стосовно сучасної транспортної системи України, то вона, як і багато інших галузей, потребує суттєвої модернізації передусім у плані євроінтеграційних та глобалізаційних світових процесів. Про це, зокрема, детально пише відомий український економіст Д. Прейгер у публікації “Транспортна інфраструктура України: стан і проблеми посткризового розвитку” [7]. Вчений об’єктивно вважає, що процес модернізації транспортної галузі України має здійснюватися шляхом реалізації відповідних розділів загальнонаціональних програм, таких як Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та логістики 2011–2015 рр.; Державна програма розвитку аеропортів до 2020 року, Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту та ін. [7, 50]. Безумовно, для того щоб істотно підвищити ефективність функціонування всієї транспортної системи України, насамперед необхідно:

- створити достатню правову базу та умови успішного функціонування транспортної галузі;
- поліпшити інвестиційний клімат, забезпечити фінансову базу розвитку транспорту;
- подбати про відновлення та посилення судно-, автомобіле- та автобудування, розвиток інших транспортних галузей;
- розвинути належним чином транспортно-логістичний ринок, функціонування логістичних центрів;
- здійснити розбудову та модернізацію транспортної та складської інфраструктур, а також вантажних терміналів, інших засобів, що забезпечують належне збереження та транспортування товарів, продукції тощо.

На нашу думку, — і на цьому акцентують увагу, зокрема, такі українські економісти, як О. І. Амоша [1], З. В. Валіулліна [3], О. В. Димченко [5], В. Л. Дикань [4] та ін. — стратегічними основами проєвропейської трансформації української транспортної системи в узагальненому плані є:

- 1) створення оптимально сприятливих умов для розвитку всіх видів та підприємств транспорту в умовах інноваційної ринкової економіки;
- 2) вжиття реальних заходів щодо помітного збільшення перевезень пасажирів та вантажів;
- 3) запровадження на всіх видах транспорту новітніх технологій та технологічних процесів, що своєю чергою забезпечить якісне функціонування всіх видів транспортних мереж;
- 4) значне підвищення рівня якості надання транспортних послуг, адекватне реальним потребам людини й економіки;
- 5) ефективніше використання матеріально-технічної бази транспорту та зниження експлуатаційних витрат від надання транспортних послуг;
- 6) вихід транспортної сфери України на більш широкий світовий ринок транспортних послуг;
- 7) підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі за рахунок швидкого

і гнучкого реагування на запити та потреби споживачів транспортних послуг.

Отже, у комплексному поєднанні з іншими, конкретнішими трансформаційними процесами і засадами транспортна сфера України цілком спроможна радикально реформуватися і вийти на більш помітний світовий рівень.



Література

1. Амоша О. І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О. І. Амоша, О. С. Філіпова // Економіка будівництва і міського господарства. — 2010. — № 4. — С. 179–189.
2. Блудова Т. Глобализация транспортной системы и понятие "транзитный потенциал страны" / Т. Блудова // Экономика Украины. — 2006. — № 10. — С. 77–78.
3. Валіуліна З. В. Транспортний сектор України в євроінтеграційних процесах / З. В. Валіуліна // Інвестиції: практика та досвід. — 2015. — № 2. — С. 23–26.

4. Дикань В. Л. Розробка стратегії зовнішньоекономічної діяльності підприємств / В. Л. Дикань // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. — Луганськ: Вид-во СХУ ім. В. Даля. — 2010. — № 11 (153). — Ч. 2. — С. 29–32.

5. Димченко О. В. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні / О. В. Димченко, А. С. Круду // Комунальне господарство міст: наук.-техн. зб. Сер.: Економічні науки. — Х.: ХНАМГ. — 2014. — Вип. 133. — С. 3–9.

6. Захарова О. В. Глобальні чинники розвитку потенціалу світової транспортної системи / О. В. Захарова // Екон. часоп. — XXI. — 2011. — № 9–10. — С. 14–17.

7. Прейгер Д. Транспортна інфраструктура України: стан і проблеми посткризового розвитку / Д. Прейгер // Економіка України. — 2011. — № 6. — С. 50–58.

8. EU Energy and transport in figures 2010. Luxembourg: Office for the Official Publications of the European communities, 2000. — 232 p.

9. UNCTAD Handbook of Statistics 2010 [Electronic resource]. — Access mode: [http://www.unctad.org/eu/docs/tdstat eu pdf](http://www.unctad.org/eu/docs/tdstat%20eu.pdf)

Українська транспортна система, як складова світової системи, повинна радикально реформуватися насамперед у контексті основних євроінтеграційних економіко-соціальних процесів.

Современная транспортная система, как неотъемлемая составляющая мировой системы, должна радикально реформироваться прежде всего в контексте основных евроинтеграционных экономико-социальных процессов.

A modern transport system as an integral part of the global system should be radically reformed primarily in the context of European integration in basic economic and social processes.

Надійшла 9 листопада 2015 р.

Science Edition

COLLECTION OF PAPERS “IAPM SCIENTIFIC WORKS”

Issue 47(4–2015)

Political Science

Legal Science

Economic Science

In collection of scientific works the articles of research workers, who are engaged in the problems of development of economy and management, political science, psychology and law, are published.

For researchers, teachers, students and all those interested in the development of science in Ukraine.

Наукове видання

ЗБІРНИК “НАУКОВІ ПРАЦІ МАУП”

Випуск 47(4–2015)

Політичні науки

Юридичні науки

Економічні науки

Відповідальний редактор за випуск *Ю. А. Носанчук*

Коректор *А. А. Тютюнник*

Комп'ютерне верстання *Н. В. Коваленко*

Оформлення обкладинки *О. О. Стеценко*

Підп. до друку 17.12.15. Формат 60×84/8. Папір офсетний. Друк ротаційний трафаретний.

Ум. друк. арк. 13,95. Обл.-вид. арк. 7,93. Наклад 300 пр.

Міжрегіональна Академія управління персоналом (МАУП)

03039 Київ-39, вул. Фрометівська, 2, МАУП

ДП «Видавничий дім «Персонал»

03039, Київ-39, просп. Червонозоряний, 119, літ. ХХ

*Свідцтво про внесення до Державного реєстру суб'єктів
видавничої справи ДК № 3262 від 26.08.2008 р.*

Надруковано в друкарні ДП «Видавничий дім «Персонал»