

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«УЖГОРОДСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН

**НАУКОВИЙ ВІСНИК
УЖГОРОДСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ**

Серія
**МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ
ТА СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО**

Випуск 32



Видавничий дім
«Гельветика»
2020

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

- Головний редактор:** **Пойда-Носик Ніна Никифорівна** – кандидат економічних наук, професор, професор кафедри фінансів і банківської справи ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
- Відповідальний секретар:** **Дроздовський Ярослав Петрович** – кандидат економічних наук, доцент кафедри міжнародних економічних відносин ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
- Члени редколегії:** **Брензович Катерина Степанівна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
- Верхоглядова Наталія Ігорівна** – доктор економічних наук, професор, академік АЕН України, директор навчально-наукового інституту менеджменту, економіки та фінансів ПрАТ ВНЗ «Міжрегіональна академія управління персоналом»
- Газуда Михайло Васильович** – доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки і підприємництва ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
- Король Марина Михайлівна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
- Кушнір Наталія Олексіївна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин Ужгородського національного університету
- Лещук Галина Василівна** – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри обліку і аудиту Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника
- Палінчак Микола Михайлович** – доктор політичних наук, професор, декан факультету міжнародних економічних відносин ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
- Приходько Володимир Панасович** – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
- Слава Світлана Степанівна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки і підприємництва ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
- Химинець Василь Васильович** – доктор економічних наук, завідувач відділу досліджень Західного регіону в місті Ужгороді центру регіональних досліджень Національного інституту стратегічних досліджень
- Цалан Мирослава Іванівна** – кандидат економічних наук, доцент кафедри міжнародних економічних відносин ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
- Гайек О.** – доктор економічних наук, професор факультету управління та економічних досліджень, Вища школа Ягеллонська в м. Торун (Чехія)
- Ліпкова Л.** – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин Братиславського економічного університету (Словачина)

Журнал включено до міжнародної наукометричної бази Index Copernicus.

Науковий вісник Ужгородського національного університету.

Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»

включено до переліку наукових фахових видань України в галузі економічних наук (категорія «Б») на підставі Наказу МОН України від 2 липня 2020 року № 886 (Додаток № 4).

Галузь науки: економічні.

Спеціальності: 051 – Економіка; 071 – Облік і оподаткування; 072 – Фінанси, банківська справа та страхування; 073 – Менеджмент; 075 – Маркетинг; 292 – Міжнародні економічні відносини.

Затверджено до друку та поширення через мережу Інтернет відповідно до рішення Вченої ради Державного вищого навчального закладу «Ужгородський національний університет» (від 17 вересня 2020 року протокол № 5)

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого ЗМІ серія КВ № 21015-10815Р, видане Державною реєстраційною службою України 29.09.2014 р.

ЗМІСТ

Гнатенко С. О., Лазнева І. О. СВІТОВА ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТАРІЮ ІНТЕРНЕТ-МАРКЕТИНГУ НА РИНКАХ B2B.....	5
Гончарова Ю. Ю. ТЕХНОЛОГІЯ БЛОКЧЕЙН ЯК ОСНОВА СТРАТЕГІЇ ІНДУСТРІЇ 4.0.....	9
Зара А. Є. РОЗВИТОК АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ІНДУСТРІЇ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ: ОСНОВНІ ЧИННИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ.....	12
Zeynalov Anar ROLE OF SCIENTIFIC AND TECHNICAL INNOVATIONS IN MODERNIZATION ENVIRONMENT OF ECONOMY.....	19
Казакова Н. А., Мірошник Н. О. ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ЕКОНОМІКИ КРАЇН НАПІВПЕРИФЕРІЇ ЄВРОПИ.....	25
Кухарик В. В. СТАТИСТИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ ПРАЦІ ЄС У 2007–2019 РР.....	30
Левченко А. І. ПРОБЛЕМА ДИВЕРСИФІКАЦІЇ ДЖЕРЕЛ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНСТИТУТІВ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА КРАЇН ЄВРОПИ.....	35
Лойко В. В., Мбан Принси Жульгранд Стефан, Лойко Е. Н. МОДЕЛИРОВАНИЕ ВЛИЯНИЯ СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА ВВП НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КОНГО (БРАЗЗАВИЛЬ).....	41
Маслиган О. О. ОЦІНКА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ СФЕРИ РЕКРЕАЦІЇ ТА ТУРИЗМУ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ КЛАСТЕРНОГО ПІДХОДУ.....	48
Наконечна Т. В., Тимко А. Ю., Гапій М. П. МАРКЕТИНГОВІ ІНСТРУМЕНТИ ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ ЦИРКУЛЯРНОЇ ЕКОНОМІКИ.....	58
Побережна З. М. ОЦІНЮВАННЯ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ.....	65
Рикованова І. С. КОНТРЕЙЛЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ТА ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ.....	74
Семенча І. Є., Горбунова Ю. Р. ФІНАНСОВА СТІЙКІСТЬ ТА СТАБІЛЬНІСТЬ У БАНКІВСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ: РОЗМЕЖУВАННЯ ПОНЯТЬ ТА АНАЛІЗ ДЕФІНІЦІЙ.....	81
Sisoian Mariam, Rodiona Tetyana ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF DEVELOPMENT OF THE EXTERNAL SECTOR OF THE NORTHERN EUROPEAN ECONOMIES.....	86
Солідор Н. А. ШЛЯХИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ «ЗЕЛЕНОЇ» ЕНЕРГЕТИКИ В УКРАЇНІ.....	91
Табачкова Н. А., Лисенко С. М. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ.....	97
Шедяков В. Е. ПОТЕНЦІАЛ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД.....	101
Шульга Н. П., Еркес О. С., Женжеруха П. О. ОЦІНКА РИЗИКУ РЕПУТАЦІЇ БАНКУ: ПОГЛЯДИ КЛІЄНТІВ.....	106
Петрушко А. В. ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ.....	113
Шилова Т. О. ВПЛИВ СТРУКТУРИ КАПІТАЛУ НА ВАРТІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ.....	118

CONTENTS

Gnatenko Snezhana, Lazneva Irina WORLD PRACTICE OF APPLYING INTERNET MARKETING TOOLS IN B2B MARKETS.....	5
Honcharova Yuliia BLOCKCHAIN AS THE BASIS OF INDUSTRY 4.0.....	9
Zara Andrei AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENT IN THE CONDITIONS OF THE PANDEMIC: KEY FACTORS AND PROSPECTS.....	12
Zeynalov Anar ROLE OF SCIENTIFIC AND TECHNICAL INNOVATIONS IN MODERNIZATION ENVIRONMENT OF ECONOMY.....	19
Kazakova Nadiya, Miroshnyk Nataliia FACTORS OF FORMATION AND FUNCTIONING OF ECONOMY OF THE SEMI-PERIPHERY COUNTRIES OF EUROPE.....	25
Kukharyk Viktoriia STATISTICAL SURVEY OF THE EU LABOR MARKET IN 2007–2019.....	30
Levchenko Anhelina THE PROBLEM OF FINANCIAL SUPPORT SOURCES DIVERSIFICATION OF CIVIL SOCIETY ORGANIZATIONS IN EUROPEAN COUNTRIES.....	35
Loiko Valeriia, Princy Gultrand Stephane Mban, Loiko Yelyzaveta MODELING THE INFLUENCE OF ECONOMIC SECTORS ON THE GDP OF THE NATIONAL ECONOMY OF THE REPUBLIC OF THE CONGO (BRAZZAVILLE).....	41
Maslihan Olena ASSESSMENT OF TRENDS OF RECREATION AND TOURISM DEVELOPMENT FROM THE PERSPECTIVE OF THE CLUSTER APPROACH.....	48
Nakonechna Taisiia, Timko Andrii, Hapii Mariana MARKETING TOOLS OF POPULARIZATION OF CIRCULAR ECONOMY.....	58
Poberezhna Zarina ASSESSMENT OF AVIATION INDUSTRY DEVELOPMENT TRENDS.....	65
Rykovanova Iryna CONTRAILER TRANSPORTATION: EUROPEAN EXPERIENCE & PROBLEMS AND ASPECTS OF DEVELOPMENT IN UKRAINE.....	74
Semencha Iлона, Gorbunova Julia FINANCIAL SUSTAINABILITY AND STABILITY IN BANKING: COMPARISON OF CONCEPTS AND ANALYSIS OF DEFINITIONS.....	81
Sisoian Mariam, Rodiona Tetyana ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF DEVELOPMENT OF THE EXTERNAL SECTOR OF THE NORTHERN EUROPEAN ECONOMIES.....	86
Solidor Natalia WAYS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF «GREEN» ENERGY IN UKRAINE.....	91
Tabachkova Natalia, Lysenko Svitlana STATE REGULATION AS A WAY OF FORMING A COMPETITIVE NATIONAL ECONOMY....	97
Shedyakov Vladimir POTENTIAL OF STATE REGULATION IN THE TRANSITION PERIOD.....	101
Shulga Natalia, Erkes Olena, Zhenzherukha Petro THE BANK'S REPUTATIONAL RISK ASSESSMENT: VIEWS OF CLIENTS.....	106
Petrushko Andrew ECONOMIC SECURITY OF THE NATIONAL ECONOMY: THEORETICAL AND METHODOLOGICAL ASPECTS.....	113
Shilova Tamara CAPITAL STRUCTURE IMPACT ON THE VALUE OF ENTERPRISES IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS INDUSTRY.....	118

Гнатенко С. О.

*магістр кафедри міжнародних економічних відносин
Національного університету «Запорізька політехніка»*

Лазнева І. О.

*кандидат історичних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Національного університету «Запорізька політехніка»*

Gnatenko Snezhana

*Master of International Economic Relations Department
Zaporizhzhia Polytechnic National University*

Lazneva Irina

*Candidate of Historical Sciences,
Associate Professor of International Economic Relations Department
Zaporizhzhia Polytechnic National University*

СВІТОВА ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТАРІЮ ІНТЕРНЕТ-МАРКЕТИНГУ НА РИНКАХ B2B

Анотація. У статті досліджено базові інструменти інтернет-маркетингу, які є найбільш ефективними під час просування продукції промисловими підприємствами. Проаналізовано важливість використання інструментарію інтернет-маркетингу в сучасних умовах розвитку економіки. Визначено основні переваги та недоліки використання інструментів інтернет-маркетингу. Проведено порівняння між американським та українським ринками B2B. Виявлено, що ринок B2B України має певні особливості, а для того, щоби безпосередньо контактувати з потенційними партнерами, потрібно використовувати рекламний сайт, який буде достатньо оптимізований та доступний у пошуку для більшості споживачів. Пояснені питання сучасних інноваційних можливостей застосування віртуальних комунікацій під час використання інструментарію інтернет-маркетингу.

Ключові слова: маркетинг, інтернет-маркетинг, просування, промислові підприємства, B2B, поведінка споживачів.

Вступ та постановка проблеми. Компанії все частіше починають використовувати сучасні технології у своїй управлінській діяльності. До таких технологій слід відносити Інтернет. Інтернет розвивається, з кожним роком з'являється все більша кількість користувачів, а їх активність збільшується. Інтернет став частиною життя майже всіх людей, тому в майстерних руках він перетворюється на ефективний інструмент маркетингової діяльності. Завдяки цьому інструменту виникає можливість розширювати межі діяльності підприємства. Крім того, якщо враховувати факт глобального використання Інтернету в сучасному світі та бізнесі, питання використання інтернет-маркетингу стає фактором не просто конкурентної переваги, але й виживання компанії загалом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблематики інтернет-комунікацій займалися багато вчених і теоретиків, зокрема такі вітчизняні та зарубіжні науковці, як Т.І. Лук'янець, Г.А. Титоренко, Г.Л. Макарова, Х. Швальбе, Дж. Пасмантьє, Ф. Котлер, які переважно присвячували свої дослідження питанням використання інтернет-маркетингу в діяльності сучасних підприємств. Дослідження вчених базується на виокремленні ролі просування інтернет-комунікацій у маркетингу та аналізі різних методів і характеристик просування. Однак у більшості досліджень не було розглянуто місце та роль інструментів інтернет-маркетингу для подальшої активізації інноваційної діяльності міжнародних компаній, тому це питання потребує більш детального вивчення.

Метою наукового пошуку є дослідження базових інструментів для промислових підприємств, які б дали змогу оптимально використовувати напрацьований досвід просування продукції засобами традиційного маркетингу та можливості цифрової економіки. На основі викладе-

ного можна сформулювати завдання дослідження, яке полягає у визначенні місця інструментів інтернет-маркетингу у світовій практиці міжнародних компаній на ринку B2B для активізації інноваційної діяльності.

Результати дослідження. Інтернет-маркетинг передбачає практичне використання всіх аспектів традиційного маркетингу в Інтернеті, які стосуються основних елементів маркетинг-міксу, таких як ціна, продукт, місце продажу та просування. Головною метою інтернет-маркетингу є отримання максимального ефекту від аудиторії сайту.

Деякі вчені вважають, що за допомогою Інтернету підприємства переходять на зовсім новий рівень, покращують та облегшують укладання будь-яких договорів між підприємствами, пришвидшують комунікацію та сприяють пошуку цільової аудиторії, а також можуть здійснювати реалізацію своєї продукції або послуг завдяки Інтернету. Інтернет повністю змінив стиль ведення бізнесу, а водночас і життя багатьох підприємств, значно скоротивши затрати фірми на проведення маркетингу. Бізнесмени змушені орієнтуватися на зміну вподобань споживача та одразу ж починати розробляти нові стратегії проникнення на «електронний ринок», змінювати плани, організувати та здійснювати контроль проведення комерційних операцій для того, щоби можна було постійно виявляти сфери сумісних інтересів компаній і клієнтів, а також завойовувати інтернет-ринок та здійснювати розвиток відносин з клієнтами вже на базі інтернет-технологій [2, с. 60].

Л.І. Литовченко [4] виділяє такі переваги використання інтернет-маркетингу.

1) Інформація. Інтернет забезпечує швидкий та безкоштовний спосіб отримання інформації будь-якого типу. За допомогою інструментів інтернет-маркетингу підприємці

можуть досить швидко та легко отримати величезний обсяг інформації про компанії, продукцію компаній, своїх конкурентів або партнерів тощо, який зможе допомогти прийняти рішення щодо подальшої діяльності. Зазвичай маркетингологі постійно здійснюють маркетингові дослідження, вивчають цільовий сегмент ринку, аналізують попит щодо певної інформації зі сторінок сайту тощо. Дешевизна, оперативність та відносна (а іноді й повна) анонімність отримання інформації відкривають перед маркетингологами широкі можливості.

2) Зручність для споживачів. Швидко та зручно знайти інформацію, замовити товари або послуги в будь-який час доби і при цьому не виходити з дому – все це є можливим за допомогою Інтернету. В Інтернеті не потрібно заощаджувати на часі та місці. Продукт або послугу можна описати, помістити фото або записати відео, отже, допомогти споживачу з легкістю вибрати потрібний продукт або послугу, заощадивши час на огляд у магазині.

3) Платоспроможна й соціально активна аудиторія. Користувачі Інтернету – це люди, що активно заявляють про свої переваги та досвід. Недарма традиційна реклама відходить на задній план одночасно зі збільшенням блогів та форумів, адже їм довіряють лише через те, що кожне повідомлення написано живою людиною, хоча інколи це може бути неправдива думка, яка спеціально написана для підвищення репутації компанії.

4) Зниження рівня впливу на споживача. Споживач не піддається впливу таких емоційних чинників, як переконання близьких, родичів, друзів або продавців. Зберігається конфіденційність покупки та одержання інформації.

5) Швидка адаптація до ринкових умов. Постачальники можуть оперативно доповнювати торговельні пропозиції, регулювати ціни й характеристики продукції залежно від зміни вподобань покупця. Інтернет дає змогу слідкувати за тенденціями розвитку переваг споживачів і навіть формувати власні.

6) Зниження витрат компанії. За допомогою інструментарію інтернет-маркетингу можна зменшити витрати на створення та публікацію каталогів, внутрішній документообіг компанії, витрати на відрядження, а також на збереження та страхування товарів тощо.

7) Побудова партнерських відносин компанії зі споживачем. Компанії мають можливість більш тісно контактувати, створювати форуми, телеконференції і навіть вести діалог у режимі реального часу, швидко реагувати на запити та вимоги партнерів, а найголовніше, споживачів, які постійно змінюються.

8) Просування товарів і послуг, бренду компанії. Реклама й рекламні компанії практично не мають ні територіальних, ні часових меж. Великого значення набувають партнерські програми та обмін посиланнями. Інтернет-реклама вимагає набагато менших витрат на підготовку та випуск, ніж традиційні ЗМІ. Кожен контакт і вся аудиторія в Інтернеті максимально прозорі. Дані відслідковуються незалежними лічильниками та доступні для контролю. Не важко з'ясувати, яка реклама має позитивний результат, а яка – ні, а також оперативно змінити її.

9) Інтерактивність. За допомогою Інтернету можна встановити пряму взаємодію зі споживачем, тобто у живій дискусії показувати переваги товару, дізнатися думку певного користувача та динамічно змінювати підхід залежно від отриманої інформації.

Інтернет-маркетинг – це неідеальний інструмент, тому у нього є недоліки. До недоліків інструментарію інтернет-маркетингу належать такі.

1) Збільшення конкуренції. Можливість безкордонного виходу на світовий ринок значно збільшує кількість

споживачів, але слід пам'ятати про одночасне збільшення конкурентів. Так само, як і на національному ринку, необхідно мати стратегію та вдало конкурувати щодо асортименту товарів і запропонованих цін.

2) Значні вкладення під час входження в інтернет-бізнес. Також не слід забувати про особливості ведення інтернет-бізнесу в Україні, які супроводжуються величезними ризиками щодо високого рівня невизначеності, а також, мабуть, найбільш тривалого періоду повернення інвестованих коштів. Найвідоміші приклади успішного ведення бізнесу у віртуальній економіці відносять до великих комерційних підприємств, які, як правило, працюють як у реальній, так і віртуальній економіці, а також добре фінансують веб-проекти.

3) Наявність продукції, яку споживачі принципово не бажають купувати в Інтернеті. До таких товарів можуть належати, наприклад, дорогі меблі, взуття, ювелірні вироби або продукти люкс-класу. Це такі категорії товарів, для яких найважливішими властивостями є смак, аромат, смакові або індивідуальні характеристики. Також існує певна категорія споживачів, яким важлива особиста присутність під час вибору товару, психологічний настрій. Якщо йдеться про взуття та одяг, слід назвати можливість примірки товару.

4) Проблеми виконання замовлень. У напружені періоди у багатьох компаній виникають такі проблеми: затримують доставку продукції, плутають товари та адреси, веб-сайти виходять з ладу через перевантаження за різкого збільшення відвідуваності. Шахрайство та конфіденційність продовжують залишатися основною проблемою користувачів. 95% американських користувачів неохоче розкривають номери кредитних карток під час здійснення покупок в Інтернеті, тому що небезпека крадіжок з рахунку залишається досить високою.

5) Авторські права. Інформацію та інформаційні продукти легко копіювати, що є актуальною проблемою останніми роками [4, с. 18].

Незважаючи на те, що вітчизняна наука вже наповнюється кваліфікованими доробками з пошукового маркетингу, підприємства використовують зарубіжний та вітчизняний практичний досвід діджиталізації маркетингової практики просування продукції, ця проблема на ринку B2B ще потребує досліджень. З огляду на тенденцію розвитку світової інтернет-торгівлі, на якій постійно наголошує Філіп Котлер [2, с. 128–201], варто зауважити, що потенційні споживачі промислової продукції будуть все більше часу проводити в мережі Інтернет, вивчаючи пропозиції сайтів, порівнюючи досвід роботи потенційних партнерів, шукаючи знижки, спеціальні пропозиції, а також, що важливо у соціальній спільноті, вивчаючи відгуки реальних користувачів. Таким чином, потрібно виробникам збільшувати свою присутність у цифровому просторі, адже поступово Інтернет стає головним інформаційним ресурсом, зменшує час маркетингового пошуку та спонукає до скорочення часу під час прийняття рішення щодо укладання ділових угод. Відповідно до досліджень маркетингової світової практики підприємств та корпорацій [5], на ринку B2B серед великої кількості інструментів витрати на розроблення, наповнення та обслуговування сайту компанії складають 27% від загального бюджету онлайн-маркетингу. За даними цих спостережень зроблено фахові висновки: 68% інтернет-користувачів шукають інформацію про підприємство саме на його сайті.

Маркетингові заходи в Інтернеті відрізняються високою технологічністю, тому під час розгляду інструментарію інтернет-маркетингу передових зарубіжних держав прийнято рішення звернутися до досвіду США.



Рис. 1. Основні статті витрат на маркетинг американських B2B-компаній у 2020 році [1]

Варто підкреслити індивідуальні особливості B2B-ринку Сполучених Штатів, який сильно відрізняється від українського ринку B2B. Ринок США повністю сформований та розділений. Перенасичений та дорогий ринок змушує фахівців постійно створювати нові способи для того, щоби випередити конкурентів. Процес «випередження» прискорюється за рахунок передової технологічності держави, де тестуються всі новинки пошукових машин, соціальних мереж та інших технологічних гігантів. Маркетологи в цій ситуації не мають права на помилку, оскільки її висока ціна може спричинити репутацію, яка буде тільки відлякувати клієнтів.

Стратегічний підхід – це основа просування компанії у США. Тут час – це гроші, і за невдачі конкурент досить швидко забере ідею собі, та ще й заробить на ній гроші. Спочатку розробляється ефективна стратегія просування, яка закріплена у контракті.

Аналітичне дослідження, яке було проведене в жовтні 2019 року авторитетним маркетинговим агентством “Safefrog Marketing Group”, показало, що B2B-компанії у США вважають за краще використовувати інструменти інтернет-маркетингу, а не традиційні способи просування, такі як друк брошур та заголовків у газеті. Основними статтями витрат на просування товару у 2020 році стали розвиток корпоративного сайту, підтримання особистих контактів і зустрічей, інтернет-реклама, хоча ще у 2018 році деякі провідні спеціалісти навіть і не знали, що таке контент-маркетинг, і витрачали багато грошей, щоби запустити друковану рекламу.

Більшість (56%) опитаних зазначила, що основною статтею витрат на маркетинг у 2020 році став цифровий маркетинг. Фахівці “Safefrog Marketing Group” відзначили, що тенденція до розвитку та доопрацювання корпоратив-

ного сайту як альтернативи традиційному маркетингу найближчими роками збережеться. Крім того, інструменти маркетингу, які раніше використовували тільки на B2B-сегменті, активно пробивалися у B2C-сегмент.

Підсумовуючи вищевикладене, маємо відзначити, що більшість американських B2B-компаній віддають перевагу контент-маркетингу серед усіх інших видів інструментів інтернет-маркетингу. На думку компаній, які брали участь у дослідженнях, контент-маркетинг надає неоціненні переваги для залучення цільової аудиторії та виконує основне завдання: спонукає споживача здійснювати цільові дії.

Висновки. Інтернет-маркетинг сьогодні є одним з найперспективніших напрямів розвитку маркетингу в Україні. Ця сфера активно розвивається, незважаючи на економічні кризи та різні зовнішні й внутрішні перешкоди. Варто також зазначити, що інтернет-маркетинг має свої переваги й недоліки, які потрібно враховувати, якщо використовувати його інструменти під час здійснення діяльності підприємства. Інструменти інтернет-маркетингу дають змогу максимально зменшити витрати на збут, розширити ринок збуту товарів за рахунок охоплення нової аудиторії, застосовувати сучасні методи реклами. За допомогою інтернет-маркетингу можна провести аналіз попиту на товар для того, щоби мати змогу відповідати вимогам ринку та здатності швидко реагувати на зміни ринку. Варто пам'ятати про те, що з розвитком інтернет-технологій потрібно одночасно розвивати систему збуту, а також враховувати різні неполадки (наприклад, можливість виходу з ладу сайту, на якому зберігається інформація про товари). Також рівень довіри споживача має схильність знижуватися у зв'язку з випадками шахрайства.

Список використаних джерел:

1. Marketing Mix 2020 Report-Final. *B2B Content Marketing Services*. URL: <https://www.sagefrog.com> (дата звернення: 28.08.2020).
2. Ляшенко Г.П., Моткалюк Р.В. Інтернет-маркетинг та його інструменти. *Науковий вісник Національного університету Державної податкової служби України*. 2013. № 3. С. 59–65.
3. Інтернет-реклама для B2B: поймет ли сытый голодного? *Брендинг і маркетинг*. URL: <https://koloro.ua> (дата звернення: 28.08.2020).

4. Литовченко І.І. Інтернет-маркетинг : навчальний посібник / за заг. ред. К.О. Ващенко, В.О. Корнієнка. Київ : Вид-во імені М.П. Драгоманова, 2011. 406 с.
5. Голишева Є.О., Кириченко Т.В., Коваленко Я.А. Особливості використання інструментів інтернет-маркетингу на підприємстві. *Young Scientist*. 2014. Вип. 13. № 10. С. 53–56.
6. Хрупович С.Є. Застосування інструментів інтернет-маркетингу під час просування продукції на ринках B2B. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2019. № 1. С. 204–208.
7. Сіденко Ю.В. Інтернет-маркетинг: переваги та недоліки : матеріали науково-практичної конференції підрозділу ВНТУ, 22–24 березня 2017 року. Вінниця : ВНТУ, 2017. URL: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/all-fm/all-fm-2017/paper/view/2718> (дата звернення: 01.09.2020).

References:

1. 2020 B2B Marketing Mix Report (2020) *B2B Content Marketing Services*. Available at: <https://www.sagefrog.com> (accessed 3 September 2020).
2. Lyashenko H.P. Internet-marketynh ta yoho instrument [Internet marketing and its tools]. *Naukovyy visnyk Natsional'noho universytetu derzhavnoyi podatkovoyi sluzhby Ukrainy*, vol. 62, no. 3, pp. 59–65. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvnudpsu_2013_3_9 (accessed 3 September 2020).
3. Internet-reklama dlja B2B: pojmet ly sytyy gholodnogo? (2017) *Brendynh i marketynh* [Branding and marketing]. Available at: <https://koloro.ua/blog/brending-i-marketing/internet-marketing-dla-b2b-poimet-li-sytyi-golodnogo.html> (accessed 3 September 2020).
4. Lytovchenko I.I. (2011) Internet-marketyng [Internet-marketing]. *Navchalnyj posibnyk* (Ukraine, Kiev, 2011) (eds. Vashhenko K.O., Kornijenko V.O.). Kiev: vid-vo imeni M.P. Dragomanova, pp. 406.
5. Gholyshva Je.O., Kyrychenko T.V., Kovalenko Ja.A. (2014) Osoblyvosti vykorystannja instrumentiv Internet marketynghu na pidpryjemstvi [Features of using Internet marketing tools in the enterprise]. *Young Scientist*, vol. 13, no. 10.
6. Khrupovych S.E. (2019) Zastosuvannja instrumentiv internet-marketyngu pid chas prosuvannja produkciiji na rynkakh B2B [The use of Internet marketing tools when promoting products in B2B markets]. *Visnyk Khmelnyckjckogo nacionaljnogho universytetu*, vol. 1, no. 1, pp. 204–208. Available at: <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/pdfbase/2019/VKNU-ES-2019-N1.pdf> (accessed 28 August 2020).
7. Sidenko Yu.V. (2017) Internet-marketynh: perevahy ta nedoliky [Internet marketing: advantages and disadvantages]. Proceedings of the *XLVI naukovo-tehnichnoyi konferentsiyi pidrozdiliv VNTU* (Ukraine, Vinnytsya, 2017). Available at: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/all-fm/all-fm-2017/paper/view/2718> (accessed 1 September 2020).

МИРОВАЯ ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ ИНСТРУМЕНТАРИЯ ИНТЕРНЕТ-МАРКЕТИНГА НА РЫНКАХ B2B

Аннотация. В статье исследованы базовые инструменты интернет-маркетинга, которые являются наиболее эффективными при продвижении продукции промышленными предприятиями. Проанализирована важность использования инструментария интернет-маркетинга в современных условиях развития экономики. Выявлены основные преимущества и недостатки использования инструментов интернет-маркетинга. Проведено сравнение между американским и украинским рынками B2B. Выявлено, что рынок B2B Украины имеет определенные особенности, а для того, чтобы непосредственно контактировать с потенциальными партнерами, нужно использовать рекламный сайт, который будет достаточно оптимизирован и доступен в поиске для большинства потребителей. Объяснены вопросы современных инновационных возможностей применения виртуальных коммуникаций при использовании инструментария интернет-маркетинга.

Ключевые слова: маркетинг, интернет-маркетинг, продвижение, промышленные предприятия, B2B, поведение потребителей.

WORLD PRACTICE OF APPLYING INTERNET MARKETING TOOLS IN B2B MARKETS

Summary. The article discusses the main Internet marketing tools that are most effective in promoting the products of industrial enterprises. The importance of using Internet marketing tools in modern economic development has been studied. The main advantages and disadvantages of various Internet marketing tools are analyzed. The question of modern innovative possibilities of using communications in Internet marketing tools has been substantiated. The comparison of the American and Ukrainian B2B markets is carried out. It has been established that the Ukrainian B2B market has its own specifics, and for direct contact with potential partners, it is necessary to use a website that will be optimized and searchable for most consumers. A feature of internet business is that most companies come to this marketing order to meet the needs of each customer by providing customized services or products offered individually. That is, at this level of individual marketing spending. Modern marketing is far from the classical concepts formulated in the middle of the 20th century by the recognized authority in this field, F. Kotler, who continues to work effectively today and doubts that most of his previous recommendations do not work in the information economy. The advent of the Internet and its dynamic development led to constant changes in mass advertising and communication. Online marketing communications combine interaction and the ability to personalize a message. The article analyzes the possibilities of the concept of enterprise marketing management in the electronic environment. The author proposes to consider the features of doing e-business in a virtual economy. Management and marketing activities, actively uses the tools of the virtual environment to develop and implement marketing strategies in the corporate web development environment. This will shape their activities around customers, retain existing and new customers. The article also reveals the main issues of modern innovative possibilities of using virtual communications when using Internet marketing tools. It is analyzed that Internet marketing tools allow you to minimize sales costs, expand the sales market for goods by reaching a new audience, and apply modern advertising methods. With the help of Internet marketing, it is possible to analyze the demand for a product in order to be able to meet market requirements and the ability to quickly respond to market changes.

Key words: marketing, Internet marketing, promotion, industrial enterprises, B2B, consumer behavior.

Гончарова Ю. Ю.

*аспірант кафедри міжнародних економічних відносин
Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*

Honcharova Yuliia

*Postgraduate Student of the Department of International Economic Relations
V. N. Karazin Kharkiv National University*

ТЕХНОЛОГІЯ БЛОКЧЕЙН ЯК ОСНОВА СТРАТЕГІЇ ІНДУСТРІЇ 4.0

Анотація. У статті проаналізовано потенціал застосування технології блокчейн в Індустрії 4.0. Розглянуто специфічні особливості Індустрії 4.0, що необхідні для покращення взаємодії між суб'єктами. Виявлено та описано проблеми, що виникають під час використання технології блокчейн як основи Індустрії 4.0. У статті перераховано та проаналізовано переваги впровадження технології блокчейн у програми Індустрії 4.0, притаманні всім галузям. Здійснено огляд вертикального з'єднання інтелектуальних виробничих систем, що у процесі діяльності беруть участь у ланцюгу створеної вартості та горизонтальної інтеграції суб'єктів діяльності, які під час взаємодії виконують економічні або прості транзакції даних. З огляду на реальні потреби, вирішення яких є актуальним, наведено та описано варіанти використання технології блокчейн в Індустрії 4.0. Розглянуто можливість відстеження товарів виробництва по всьому ланцюгу поставок. Виявлено можливості, які отримає учасник завдяки відстеженню товарів та впровадженню Промислового Інтернету Речей (ПоТ) як джерела даних. Розглянуто функціональну сумісність і незалежність промислових даних. Проаналізовано надійність ПоТ, в основу якого буде закладено децентралізовану структуру технології блокчейн.

Ключові слова: технологія блокчейн, Індустрія 4.0, Інтернет Речей, Промисловий Інтернет Речей (ПоТ), ланцюжки створення вартості, заводи розумної індустрії.

Вступ та постановка проблеми. Технологія блокчейн може принести безліч переваг у багатьох галузях, а також стати дуже корисним інструментом для Індустрії 4.0. Однак блокчейн не завжди є оптимальним вибором для вирішення кожної проблеми. Наприклад, у приватних мережах традиційні бази даних зазвичай надають швидкий і потужний інструмент для багатьох додатків. Більш того, вже існують інші технології, які мають таку саму мету, що і блокчейн, та можуть бути зручнішими для Індустрії 4.0, особливо для ПоТ.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням технології блокчейн та її впровадження в основу Індустрії 4.0 присвячені праці таких учених, як Х. Цай, Б. Сюй, Л. Цзян, В. Васілакос, Х. Кагерманн, Р. Андерл, Т.М. Фернандес-Карамес, П. Фрага-Ламас, Дж. Роос. Поза увагою залишився детальний аналіз основних переваг та недоліків впровадження технології блокчейн, що притаманні всім галузям.

Метою роботи є аналіз потенціалу застосування технології блокчейн в Індустрії 4.0.

Результати дослідження. Для вирішення питання застосування блокчейн-технології перш за все необхідно розпізнати певні функції, які необхідні для функціонування технологій Індустрії 4.0. Розглянемо специфічні особливості Індустрії 4.0.

По-перше, блокчейн може бути корисний, коли необхідна децентралізація. Не кожна технологія Індустрії 4.0 вимагає децентралізації, але деякі можуть мати вигоду, особливо коли існує централізована система, якій не довіряють. Це відбувається в певних галузях, де в певний момент немає довіри конкретним постачальникам, банкам тощо.

Коли необхідно здійснити платежі чи транзакції, то необхідна довіра між обома сторонами. Більш того, наявність платіжної системи може використовуватися для автоматизації багатьох систематичних завдань, відповідно, прискорення транзакцій між сторонами [2]. Можна здійснювати платежі через традиційні платіжні системи, але вони часто мають два недоліки: вони зазвичай вимага-

ють більш високих комісій за транзакції [2], на відміну від публічного блокчейну, а також їм потрібно майже наоціп довіряти, не піддаючи сумніву їх безпеку, етику або внутрішню політику [2].

Довіра й прозорість є причинами для створення загальнодоступних журналів транзакцій. Ці журнали включають певну інформацію з відмітками часу, яка може бути вивчена всіма об'єктами, які взаємодіють з ланцюжком блоків. Деякі програми Індустрії 4.0 строго дотримуються цього підходу та зберігають кожну виконану транзакцію, щоби мати можливість проводити аудит, вести точні записи відстеження або використовувати методи великих даних чи прогностичну аналітику [1]. Варто зазначити, що такі функції традиційно надавалися базам даних, безпека яких має велике значення, особливо коли вони доступні через Інтернет, отже, публічно піддаються атакам на їх доступність або конфіденційність даних.

Ще одна важлива функція, яка може знадобитися для Індустрії 4.0 та її програм, – це необхідність використання Р2Р-комунікацій для обміну даними між різними сторонами, які беруть участь у виробничих процесах. Це дуже часто зустрічається в певних структурах ПоТ, вузли яких взаємодіють для виявлення певних подій або виконання завдань [2].

Важливо підкреслити, що Р2Р-комунікації не завжди є кращою альтернативою для забезпечення комунікацій, існують альтернативні комунікаційні підходи, які розробник Індустрії 4.0 має проаналізувати.

Ще однією необхідною особливістю є надійність розподіленої системи. Оскільки існують хороші альтернативи, що надаються серверними фермами або хмарами [2], мають бути інші фактори, що зможуть звернути увагу саме на використання технології блокчейн. Найбільш частою причиною є відсутність довіри до організації, яка управляє інфраструктурою. Іншою причиною є вимоги до конфіденційності, зазначені клієнтом. Це важливо за використання блокчейну в об'єктах критичних інфраструктур [3], а також їх захисту, адже дані кожної інфраструктури мають зберігатися через надійних постачаль-

ників послуг, особливо в країнах, де конфіденційність і безпека не можуть бути гарантовані [3].

Програми Індустрії 4.0 мають також проблеми, оскільки в них задіяно безліч суб'єктів (наприклад, вузли IoT, оператори, машини, постачальники, клієнти), які можуть не довіряти один одному. Розроблення та впровадження технології блокчейн у програмах Індустрії 4.0 передбачає такі серйозні проблеми, які потребують подальших досліджень.

1) Масштабованість. Структури, вибрані для підтримки Індустрії 4.0 на основі технології блокчейн, мають витримувати значний обсяг трафіку, який зазвичай генерується різними програмами. Така кількість даних може бути проблемою для традиційних централізованих хмарних структур, які останніми роками еволюціонували в бік структур, які, як правило, надають найосновніші послуги близько до місць, де вони фізично необхідні, як це відбувається з абстрактними та туманними обчисленнями структури [2].

2) Криптосистеми для пристроїв з обмеженими ресурсами. Багато пристроїв, які працюють на підприємствах Індустрії 4.0, мають дуже обмежені обчислювальні ресурси, тому вони не можуть впоратися із сучасними безпечними схемами криптографії з відкритим ключем [4].

3) Конфіденційність і безпека. Конфіденційність даних, сертифікація ідентичності та цілісність даних, як і раніше, є проблемами, які необхідно вирішувати належним чином, особливо для пристроїв з обмеженими ресурсами.

4) Енергоефективність, пропускна здатність і час очікування. У разі енергоефективності використання неефективних протоколів та обчислювальних складних криптографічних алгоритмів впливає на споживання енергії в кожному сценарії, хоча такі фактори мають вирішальне значення під час використання пристроїв на батарейках чи акумуляторах. Щодо пропускну здатності та затримки блокчейну на них впливає те, як працює алгоритм консенсусу, як блоки додаються до ланцюжка блоків [2]. Фактично обидва чинники зазвичай збільшують затримку й значно скорочують загальний час порівняно, наприклад, із традиційними системами баз даних, тому може бути важко забезпечити відповіді на події в реальному часі.

5) Необхідна інфраструктура. Використання технологій блокчейн вимагає розгортання певної апаратної інфраструктури, наприклад додаткового сховища або обладнання [3].

6) Сумісність і стандартизація. Нині більшість компаній розробляє власні рішення для технології блокчейн, але сумісність між ними необхідна в багатьох сценаріях для досягнення безшовних [2] інтеграцій.

Незважаючи на проблеми, технології Індустрії 4.0 можуть отримати значні переваги від використання технології блокчейн.

Завод Індустрії 4.0 має розгорнути мережі таким чином, щоб інтелектуальні виробничі системи з'єднувались вертикально. У «розумному» заводі [5] вертикальне з'єднання – це тип зв'язку між двома об'єктами, які беруть участь у ланцюжку створення вартості продукту. Отже, коли таке з'єднання стає автоматизованим, інформація може збиратися та автоматично відправлятися з безлічі систем, розгорнутих на заводі, в будь-яку з відповідних частин ланцюжка створення вартості. Блокчейн може допомогти у вертикальній інтеграції, надаючи загальну надійну точку обміну даними, через яку можуть взаємодіяти декілька інтелектуальних («розумних») заводів [5].

Технології Індустрії 4.0 також мають бути інтегровані по горизонталі [5]. Це означає, що виробники, постачальники та клієнти повинні співпрацювати. Такий рівень інтеграції передбачає розгортання гнучких комунікацій-

них мереж з незначною затримкою, тому блокчейн може стати механізмом горизонтальної інтеграції для суб'єктів, що беруть участь у процесах Індустрії 4.0, для виконання економічних або простих транзакцій з даними. Крім того, щодо зв'язку між клієнтами та компаніями, то це може бути досягнуто переважно за рахунок використання інтелектуального обладнання [5] та соціальних мереж, безпека яких має велике значення, тому вони також можуть взаємодіяти за допомогою блокчейну.

Заводи розумної індустрії (Індустрії 4.0) також вимагають динамічної інтеграції етапів проєктування [5] та розроблення по всьому ланцюжку створення вартості. Метою цієї інтеграції є забезпечення швидкої реакції зворотного зв'язку, отриманої від різних учасників ланцюжка створення вартості. Таким чином, блокчейн може використовуватися для виконання згаданих взаємодій, а для прискорення виконання певних бюрократичних завдань можуть використовуватися смарт-контракти.

Нижче наведені варіанти використання блокчейну в Індустрії 4.0, які принесли найбільшу користь, відповідаючи на реальні потреби, вирішення яких залишається актуальним.

1) Можливість відстежувати походження товарів. Відстеження промислових товарів по всьому ланцюжку поставок, зокрема відстеження життєвого циклу продукту, є найбільш очікуваною програмою, яка матиме значний вплив на короткострокову та середньострокову перспективу галузі.

Для будь-якої ланки в ланцюжку дуже важливо мати можливість відстежувати місце призначення й використання його компонентів. Завдяки цій інформації учасник ланцюжка поставок та створення доданої вартості зможе:

- аналізувати вплив будь-яких змін у дизайні та складі свого продукту;
- прогнозувати зміни у звичках та тенденціях споживання;
- уникати ручного вводу даних про продукти та компоненти, отримані постачальниками;
- автоматизувати розгляд скарг і гарантій без необхідності оформлення документів;
- уникати повторного використання сертифікатів походження.

У великих галузях промисловості спроектовані та побудовані системи відстеження походження товарів, що засновані на традиційних (централізованих) структурах і стали доступними по всьому своєму галузевому ланцюжку поставок [6]. Однак ці системи не отримали широкого визнання, й продовжують існувати тільки ті, які пов'язані з безпекою харчових продуктів, що є обов'язковим.

Крім того, оброблення інформації в традиційній системі дуже складна, щоб гарантувати суверенітет і захист промислових даних [6].

Блокчейн гарантує суверенітет і захист передачі зложеної інформації між користувачем і компанією завдяки розподіленій структурі. Відбувається гарантія за допомогою криптографії, видимості та використання даних, а також забезпечення однакового підходу до всіх учасників мережі.

Однак важливим моментом є максимізація та автоматизація збору даних у максимально можливій мірі, тому промислові проєкти вважають, що Промисловий Інтернет Речей (IoT) має бути джерелом більшості даних, які надходять у ланцюжок відстеження. Більш того, ця інформація повинна бути підписана за допомогою криптографічного обладнання в цих пристроях IoT, щоб надійність даних була винятковою [1].

2) Функціональна сумісність і незалежність промислових даних. Дані та їх використання стануть ключовими

в цій новій промисловій парадигмі [7]. Ось чому кажуть, що дані – це нова промислова сировина, і їх суверенітет сьогодні є ключовим моментом.

Існує кілька ініціатив, які можна було б назвати платформою промислових даних, які спрямовані на управління даними промислових процесів та їх спільне використання, а також створення на їх основі додаткових послуг [7].

Можливо, обслуговування за поточним технічним станом разом з іншими випадками аналізу даних та приписів є найбільш поширеним та відчутним випадком сьогодні [7], але очікується, що насправді платформи промислових даних стануть основою для інноваційних пропозицій бізнес-моделей і промислових послуг, які сьогодні ми навіть уявити собі не можемо. Однак нині існує серйозна перешкода для впровадження таких платформ, і знову ж таки це надійність промислових даних та їх захист.

3) Надійність Промислового Інтернету Речей (IIoT). Однією з основних переваг застосування технології блокчейн для IIoT є децентралізована структура, яку блокчейн може запропонувати IIoT (Інтернет Речей) загалом, особливо промисловій екосистемі, вимоги якої є більш жорсткими [1].

Нині структура цих систем являє собою класичний клієнт-сервер, який має низку перешкод і недоліків для такого середовища, як IIoT та IIoT. Очікується, що структура клієнт-серверу не зможе реагувати на експоненціальне зростання IIoT та IIoT загалом [1]. У цьому разі виникне перешкода у вигляді величезної кількості пристроїв, що

генерують та споживають інформацію від третіх осіб. Для того щоб уявити цю кількість пристроїв, обладнання, що керує виробничим процесом, генерує сотні мільйонів даних та параметрів щорічно, а на середньому підприємстві можна знайти десятки або сотні пристроїв.

Вартість централізованої обробки, мережевого обладнання та інших видів зв'язку для підтримки перехресного трафіку між різними промисловими системами (клієнтами), що мають залежність один від одного, була б експоненційною [7], якщо б усі ці комунікації проходили через центральну систему (сервер). Крім того, ця центральна система являтиме собою головну перешкоду для всіх підключених пристроїв та єдину точку відмови, яка в разі компрометації може призвести до зупинки виробництва на мільйони євро на одному підприємстві.

Висновки. Таким чином, використання технології блокчейн може надати підтримку технологіям Індустрії 4.0. Незважаючи на проблеми масштабованості, конфіденційності, безпеки тощо, все це має змінитися з появою блокчейну, який зможе вирішити більшість проблем.

Індустрія 4.0 стимулює використання різних нових технологій, які змінять спосіб взаємодії людей між собою та з їх робочим середовищем. Блокчейн може діяти як центр обміну інформацією, користувачі якого не залежать від технологій і мають тільки реалізувати відповідні клієнтські функції блокчейну. Можна стверджувати, що дослідження в галузі технології блокчейн та її впровадження у технології Індустрії 4.0 тільки зароджуються.

References:

1. Cai H., Xu B., L. Jiang and Vasilakos V. (2017) Iot-based big data storage systems in cloud computing: Perspectives and challenges. *IEEE Internet Things J*, vol. 4, no. 1, pp. 75–87. Available at: <https://ieeexplore.ieee.org/abstract/document/7600359> (accessed: 03.09.2020).
2. Fernández-Caramés T.M. and Fraga-Lamas P. (2019) A review on the application of blockchain to the next generation of cyber-secure industry 4.0 smart factories. *IEEE Access*, vol. 7. Available at: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8678753> (accessed 03 September 2020).
3. Fraga-Lamas P. (2017) Enabling technologies and cyber-physical systems for mission-critical scenarios. Available at: <http://hdl.handle.net/2183/19143> (accessed: 03.09.2020).
4. Roos J. (2018) Identity management on the blockchain, pp. 105. Available at: https://doi.org/10.2313/NET-2018-11-1_14 (accessed 04 September 2020).
5. Finance AT. (2015) Industry 4.0 Challenges and solutions for the digital transformation and use of exponential technologies. *Finance, Audit Tax Consulting Corporate*. Available at: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ch/Documents/manufacturing/ch-en-manufacturing-industry-4-0-24102014.pdf> (accessed 04 September 2020).
6. Kagermann H., Aderl R., Gausemeier J., Schuh G., Wahlster W. (2016) Industries 4.0 in a Global Context: Strategies for Cooperating with International Partners. *Herbert Utz Verlag*, pp. 19–21. Available at: <https://books.google.com.ua/books?hl=en&lr=&id=6BidDQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA5&dq=Kagermann+H,+Aderl+R,+Gausemeier+J,+Schuh+G,+Wahlster+W.+Industries+4.0+in+a+Global+Context:+Strategies+for+Cooperating+with+International+Partners> (accessed 05 September 2020).
7. Lage O. (2019) Blockchain: From Industry 4.0 to the Machine Economy. *Blockchain and Distributed Ledger Technology (DLT)*. Available at: <https://www.intechopen.com/online-first/blockchain-from-industry-4-0-to-the-machine-economy> (accessed 05 September 2020).

ТЕХНОЛОГИЯ БЛОКЧЕЙН КАК ОСНОВА СТРАТЕГИИ ИНДУСТРИИ 4.0

Аннотация. В статье проанализирован потенциал применения технологии блокчейн в Индустрии 4.0. Рассмотрены специфические особенности Индустрии 4.0, необходимые для улучшения взаимодействия между субъектами. Выявлены и описаны проблемы, возникающие при использовании технологии блокчейн в качестве основы Индустрии 4.0. В статье перечислены и проанализированы преимущества внедрения технологии блокчейн в программы Индустрии 4.0, присущие всем отраслям. Осуществлен обзор вертикального соединения интеллектуальных производственных систем, которые в процессе деятельности принимают участие в цепи созданной стоимости и горизонтальной интеграции субъектов деятельности, которые при взаимодействии выполняют экономические или простые транзакции данных. С учетом реальных потребностей, решение которых является актуальным, приведены и описаны варианты использования технологии блокчейн в Индустрии 4.0. Рассмотрена возможность отслеживания товаров производства по всей цепи поставок. Выявлены возможности, которые получит участник благодаря отслеживанию товаров и внедрению Промышленного Интернета Вещей (IIoT) в качестве источника данных. Рассмотрены функциональная совместимость и независимость промышленных данных. Проанализирована надежность IIoT, в основу которого будет заложена децентрализованная структура технологии блокчейн.

Ключевые слова: технология блокчейн, Индустрия 4.0, Интернет Вещей, Промышленный Интернет Вещей (IIoT), цепочки создания стоимости, заводы умной индустрии.

BLOCKCHAIN AS THE BASIS OF INDUSTRY 4.0

Summary. The article analyzes the potential application of the blockchain technology in Industry 4.0. The specific features of Industry 4.0 are considered. Among the specific features, special attention is paid to the decentralization, because in a centralized system there is often no trust between the entities, the creation of public transaction logs based on trust and transparency, using of P2P communications to exchange data between the entities and the reliability of the distributed system. The problems that arise using the blockchain technology as the basis of Industry 4.0 are identified and described. The most serious problems are scalability, because cloud structures must withstand the significant traffic, cryptosystems for devices with limited resources, data confidentiality, data security, energy efficiency of protocols and computational complex cryptographic algorithms, bandwidth of the blockchain, interoperability and latency standards. This article lists and analyzes the benefits of implementing of the blockchain technology in Industry 4.0 programs inherent for all industries. An overview of the vertical connection of the intelligent production systems, which is in the process of activity participate in the value chain and horizontal integration of the business entities, which when interacting with each other perform economic or simple data transactions. Based on the real needs, the solution of which is relevant today, the options for using the blockchain technology in Industry 4.0 are given and described. The possibility of tracking the goods of production throughout the supply chain is considered. The opportunities that the participant will receive due to product tracking and the introduction of the Industrial Internet of Things (IIoT) as a data source have been identified. Interoperability and independence of the industrial data are considered. The reliability of the Industrial Internet of Things (IIoT) is analyzed, which will be based on a decentralized structure of blockchain technology. The result of IIoT functioning, if we retain the centralized structure, which is the basis of IIoT, is given.

Key words: blockchain technology, Industry 4.0, Internet of Things, Industrial Internet of Things (IIoT), value chains, smart industry factories.

УДК 339.9

DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-32-3>

Зара А. Є.

*аспірант кафедри міжнародних фінансів
Інституту міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

Zara Andrei

*Postgraduate Student at Department International Finance
Institute of International Relations of
Taras Shevchenko National University*

РОЗВИТОК АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ІНДУСТРІЇ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ: ОСНОВНІ ЧИННИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Анотація. У статті розглянуто основні тенденції розвитку світової автомобілебудівної галузі та на прикладі трьох основних ринків для такого сектору, а саме Європейського регіону, США та Китаю, продемонстровано характерні аспекти динаміки автомобільного виробництва під час пандемії коронавірусної пневмонії COVID-19. Хронологічно проаналізовано показники автомобільних продажів за географічною ознакою в рамках епідемічного поширення та відповідних регуляторних заходів. Продемонстровано ключові напрями зміни факторів пропозиції та попиту внаслідок нових умов господарської діяльності, а також окреслено ймовірні перспективи розвитку автомобільної індустрії як прикладу багатонаціональної галузі в умовах протидії погіршенню епідеміологічної ситуації та відповідної трансформації споживчих настроїв.

Ключові слова: автомобільна промисловість, автомобілебудівні концерни, багатонаціональні підприємства, БНК, багатонаціональна галузь, криза, шок, пандемія, COVID-19.

Вступ та постановка проблеми. Пандемія вірусної пневмонії COVID-19 постала унікальним та безпрецедентним явищем глобального поступу, адже за невеликий в історичній ретроспективі час внесла суттєві корективи в більшість людських процесів усіх рівнів та напрямів на планеті. Галузі на мікро-, макро- та мегарівнях зазнали впливу нового режиму своєї діяльності та були змушені починати переосмислювати етапи виробництва й збуту товарів та послуг з огляду на нові умови розвитку людства. Вплив пандемії умовно можна охарактеризувати у двох напрямках. По-перше, режим карантину, або локдауну (lockdown), безпосередньо та фактично зупинив процес виробництва товарів та послуг, які не належали

до групи надзвичайної необхідності та практично зупинив рух таких товарів, послуг і робочої сили. За ступенем поширення планетою вірусної пневмонії такий режим початкової хвилі тривав перші два квартали 2020 року та ознаменувався тимчасовою зупинкою економічної та соціальної активності або переведення такої за можливості в дистанційний режим задля утримання населення в самоізоляції, що, безумовно, стало поштовхом до падіння світового фондового ринку та закладення передумов нової глобальної фінансової кризи. По-друге, вищезазначений режим був запроваджений задля розтягнення так званої епідеміологічної кривої захворюваності, яка б у своєму більш пологому вигляді зменшувала потенцій-

ний локальний тиск на медичні системи держав, тому постає очевидним, що вірус через таку форму протидії не зникне як екзогенний фактор економічної діяльності, отже, ділова спільнота змушена не просто перекатати зупинку діяльності, а формувати нові підходи до ведення бізнесу з огляду на зміну попиту, умови пропозиції та фінансову кон'юнктуру. У такій ситуації автомобільна промисловість внаслідок багатонаціонального характеру організації, складних та широких ланцюжків постачання, глобального маркетингу, активних процесів корпоративної взаємодії та консолідації є вдалим прикладом для дослідження в контексті реагування на одне з найбільших економічних та соціальних потрясінь у новітній історії людства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У сучасній літературі під час аналізу специфіки утворення та розвитку багатонаціональних підприємств на фундаментальному та галузевому рівнях розглядаються роботи таких науковців, як А.С. Васильєв, О.В. Охріменко, О.І. Рогач, Н.В. Соловей, В.М. Фурман, Н.А. Шувалова, Г.Є. Ямненко, О. Броссард, М. Гранд, Т.К. Дас, Д. Елмутті, Ю. Катавала, І. Ламмі, А. Пеллічеллі, Е. Тодева. Дослідниками наголошується на тому, що глобалізація усіх сфер економічного життя суспільства надає особливого статусу діяльності багатонаціональних компаній як маркером світового економічного розвитку. Водночас аспекти функціонування та оцінювання успішності, притаманні одному з ключових багатонаціональних світових ринків, а саме автомобілебудівному, у зазначених умовах пандемії вірусної пневмонії закономірно вирізняються мінливістю, а з огляду на суттєву важливість у глобальному виробництві такої галузі та її можливість відображення глобальних ділових тенденцій потребують подальшого дослідження.

Метою роботи є визначення основних напрямів реагування багатонаціональної галузі автомобільного будування на шоківі події внаслідок пандемії вірусної пневмонії в контексті безпосереднього перебування та подальшого виходу з карантинних обмежень головних ринків; оцінювання перспектив розвитку в умовах зміни споживчих уподобань у рамках формування нової клієнтської бази внаслідок очікуваної зміни укладу економічної та соціальної діяльності споживачів.

Результати дослідження. Світові фінансові та економічні кризи закономірно приносять масштабну деста-

білізацію у галузь автомобільного виробництва, водночас реакція головних ринків для такого сектору, а саме Європейського регіону (ЄС + ЄАВТ), США та Китаю, що становлять близько 67% (рис. 1), у кожному випадку має свою специфіку (рис. 2).

Продажі нових автомобілів усіх типів (пасажирські авто + комерційний транспорт) у Європейському регіоні з 2007–2008 років, досягнувши мінімального рівня у 2013 році, так і не вийшли на пікові докризові значення у 18,9 млн., а за 2016–2019 роки стабілізувались на плато з легкою висхідною динамікою, яка прямувала до 18,5 млн. Ринок Північноамериканського регіону, переважно завдяки лояльному до такого виду продукції та ємного ринку Сполучених Штатів, продемонстрував краще відновлення та вийшов на докризові показники у 2013–2014 роках, після яких зростання стабілізувалось у 2015–2019 роках з деяким послабленням позицій в останньому звітному періоді.

Експансивний розвиток Китаю яскраво вбачається у зростанні доходів населення й господарств та відповідного національного попиту на автомобілі особистого та комерційного вжитку, адже відбувається стабільне зростання у 2007–2016 роках, після якого спостерігається корекція з деякою спадною динамікою, що в більш стрімкому вигляді повторює тенденцію американського варіанта. Реалізація автомобілів в інших регіонах світу відзначилась післякризовим зростанням вже у 2010 році та демонструвала жваві темпи до 2013 року, після якого динаміка змінила напрям та слідом за флагманськими ринками вийшла на плато з 2016 року зі зниженням у 2019 році (рис. 3).

Таким чином, можна зазначити, що три головних ринки автомобільних продажів продемонстрували різну динаміку розвитку у післякризовому періоді, хоча стабілізація показників у 2016–2019 роках з деяким зниженням в останньому звітному році є більш поширеною ситуацією для всього ринку. Зазначена загальна тенденція може бути пояснена тим, що, попри зростання чисельності населення планети, ємність глобального ринку нині є обмеженою через тривіальну насиченість разом з ущільненням олігопольного конкурентного середовища та посиленням екологічних настроїв у національних регуляторів, риторика та політика яких спрямовані на електрифікацію та гібридизацію як особистого, так і комерційного тран-

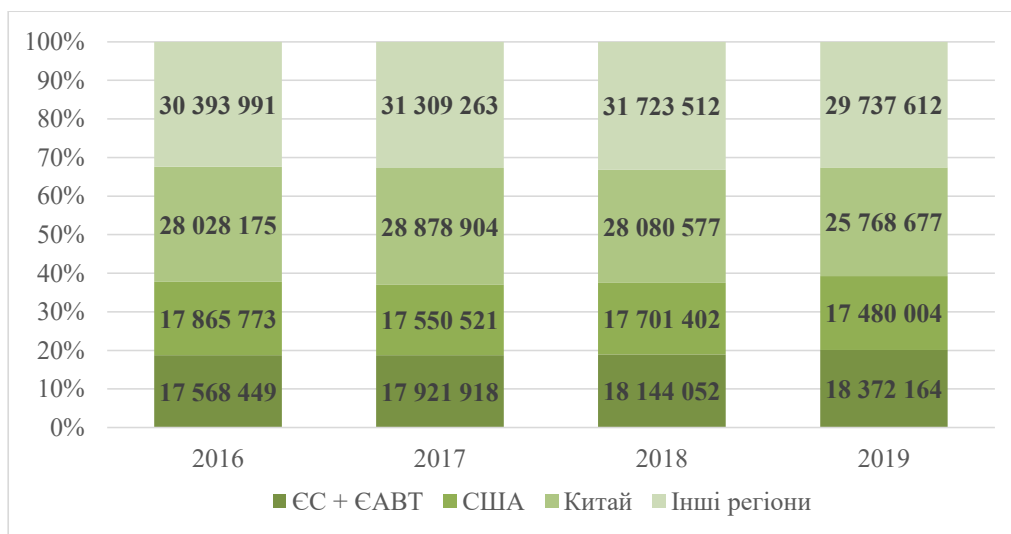


Рис. 1. Географічний розподіл ринку автомобільних продажів у 2016–2019 роках

Джерело: складено автором за даними джерела [1]

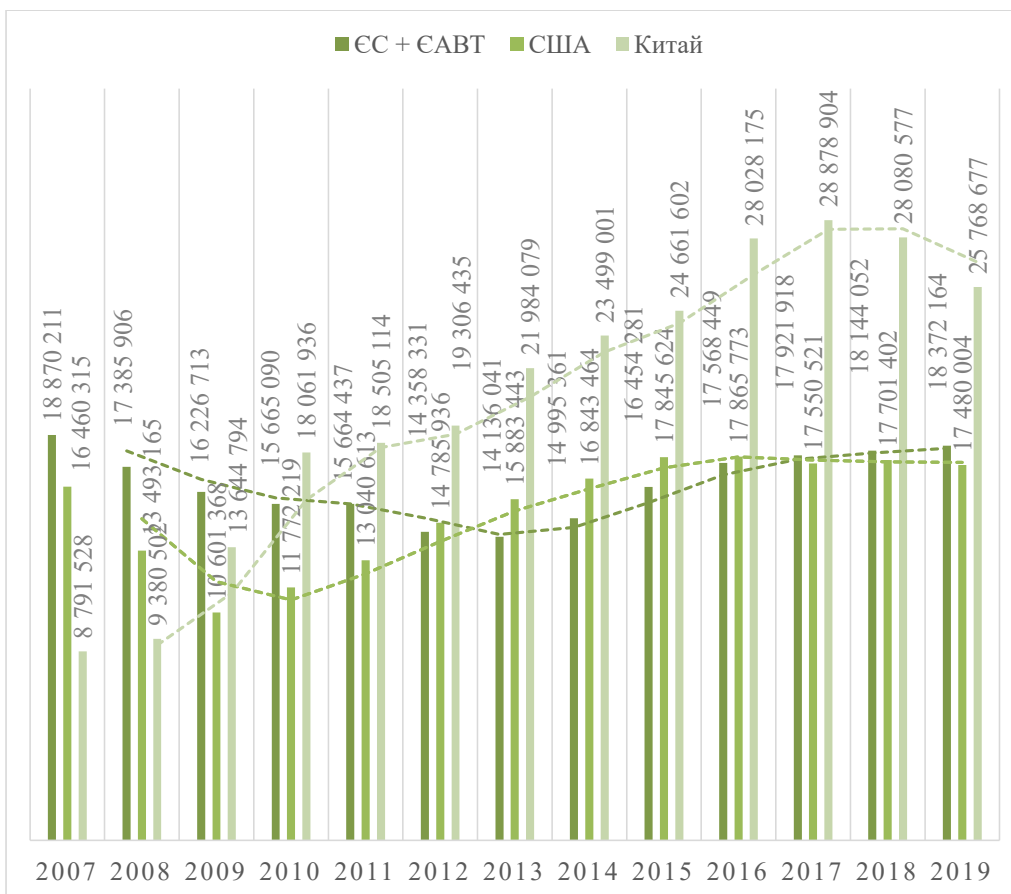


Рис. 2. Продажі нових авто (пасажирські + комерційні) на ринках ЄС + ЄАВТ, США, Китаю та інших регіонів у 2007–2019 роках

Джерело: складено автором за даними джерела [1]

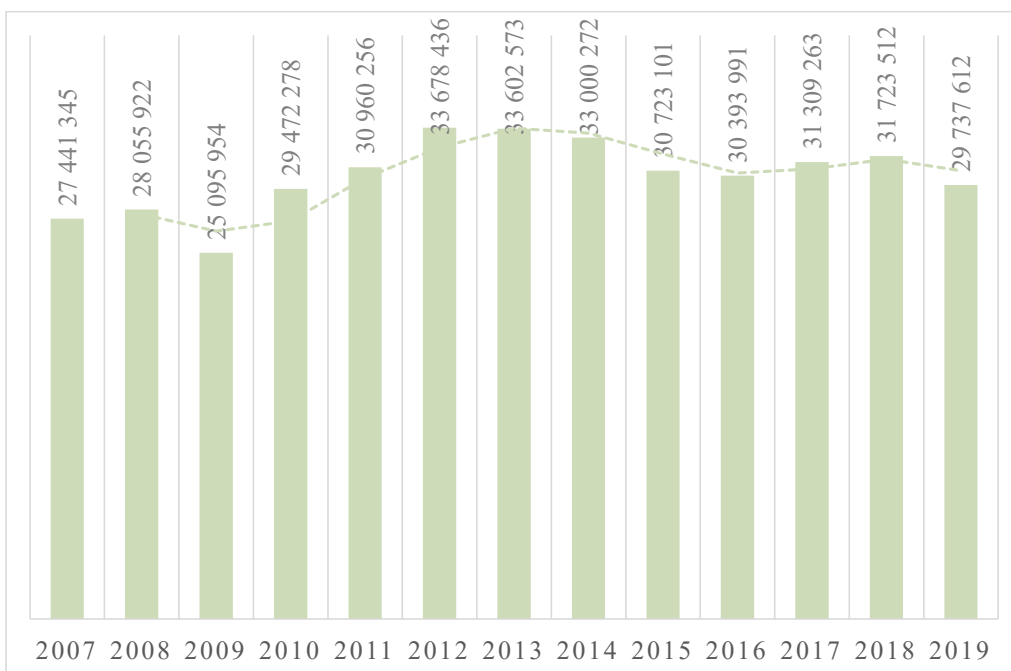


Рис. 3. Продажі нових авто (пасажирські + комерційні) на ринках інших регіонів (окрім ЄС + ЄАВТ, США, Китаю) у 2007–2019 роках

Джерело: складено автором за даними джерела [1]

спорту через розроблення та впровадження паливо-ефективних технологій та нових стандартів зниження викидів.

Каталізатором такого регуляторного руху став «Дизельгейт» – скандал 2015 року, який виник після викриття факту довголітньої підробки автоконцерном «Volkswagen» даних про кількість автомобільних відпрацьованих викидів до атмосфери через спеціальне програмне забезпечення, встановлене близько в 11 млн. проданих дизельних авто. Окрім мільярдних штрафів та репутаційної втрати, головними наслідками скандалу стали посилення екологічного контролю та відповідне переорієнтування ринку на «зелену» автомобільну промисловість.

У такому стані галузь увійшла до 2020 року у складі глобальної економічної системи та зіткнулася з унікальними перепонами. 31 грудня 2019 року Китай повідомив Всесвітню організацію охорони здоров'я (ВООЗ) про 40 випадків респіраторних інфекцій невідомого штаму вірусу у місті Вухань з населенням близько 11 млн. осіб. 7 січня 2020 року китайські вірусологи підтвердили виокремлення нового штаму коронавірусу – SARS-CoV-2, який був подібним до знаних, проте раніше не зафіксований лабораторно. 11 січня КНР повідомляє про першу смерть від ускладнень, викликаних на фоні вірусної пневмонії, а 13 січня – про перші випадки зараження поза межами Китаю: у Таїланді та згодом у Японії. 20 січня Китай визнає передачу вірусу від людини до людини, а 23 січня вдається до безпрецедентних заходів, а саме вводить карантин у мегаполісі Вухань. Згодом влада вживає аналогічних заходів з іншими населеними пунктами, переводячи в особливий режим ізоляції близько 36 млн. людей. За межами КНР зростає кількість підтверджених випадків зараження, зокрема в Південній Кореї, США, Гонконзі, Сінгапурі, Малайзії та Тайвані. 24 січня Франція підтверджує перші три випадки зараження, кілька годин Австралія приєднується до зони поширення інфекції, а 27 січня Німеччина підтверджує перший випадок зараження. 31 січня 2020 року у двох китайських туристів, які прибули до Риму, було підтверджено зараження вірусом SARS-CoV-2, а вже в кінці лютого Італія вийшла на друге місце у світі після Китаю за кількістю заражень. 11 березня ВООЗ кваліфікувала поширення вірусної пневмонії COVID-19 як пандемію [3; 16]. Європа, а згодом і США стають новими епіцентрами захворюваності у світі, провідні промислові країни регіону починають запроваджувати режим карантину, або локдауну, за якого населенню дозволяється виходити з помешкань лише за нагальної потреби. Пізніше інші регіони світу підтримують аналогічну форму обмежень з варіаціями, проте режим самоізоляції залишається ключовим аспектом у більшості випадків.

Безумовно, економічна активність за всіх інших рівних умов не передбачає перерв, адже побудова циклічної системи та регулярне надходження грошових потоків є ключовими в операційному виробничому процесі. Очевидно, автомобільна промисловість, яка уособлює капіталомістку та надзвичайно широку з точки зору ланцюжків постачання галузь, опинилась у край негативною становищі. Насамперед виробництво позбавили головного – людської робочої сили, яка, попри часткову автономність конвеєрної схеми виробництва, нині становить неодмінний фактор виробництва на всіх його етапах: від розроблення до тестування та продажів готової продукції. Шоурми та дилерські мережі припинили на деякий час свою роботу, адже вся маркетингова стратегія була налаштована на фізичне відвідування клієнтів та подальше оформлення транспорту. Одночасне відтермінування

попиту та пропозиції не скасувало постійних витрат, які стали серйозним тягарем для всієї економічної системи загалом та автомобільного виробництва зокрема.

Таким чином, епідеміологічна ситуація закономірним чином відбилась на продажі автомобілів по всьому світі загалом і та на трьох головних ринках зокрема (рис. 4).

Попит на нові пасажирські авто на ринку ЄС + ЄАВТ в період із січня по червень 2020 року зменшився на рекордні для такої категорії товарів 38,1% з безпрецедентними показниками у квітні, коли продажі склали лише близько 26% від загальної кількості січневих реєстрацій нових авто. Так, за перше півріччя 2020 року продажі автомобілів зменшились на 50,9% в Іспанії, на 46,1% в Італії та на 38,6% у Франції, що були своєрідними рекордсменами за кількістю виявлених заражених та відповідним рівнем жорсткості карантинних заходів. Скорочення німецького ринку позначилось менш суттєвим спадом, де кількість реєстрацій нових засобів пасажирського транспорту знизилась на 34,5% за перші шість місяців 2020 року, проте залишилась рекордною для автомобільного ринку ФРН [13]. Послаблення обмежувальних ізоляційних заходів позначило можливість задоволення відкладеного попиту, що можна прослідкувати через стрімку висхідну динаміку у травні та червні. Проте Європейська асоціація виробників автомобілів (АСЕА) кардинально переглянула прогноз на 2020 рік щодо реєстрації нових легкових автомобілів до приблизно -25% у контексті економічної кризи, з якою стикається автомобільна промисловість через COVID-19. У січні 2020 року АСЕА прогнозувала лише помірне скорочення продажів на рівні 2% за підсумком усього 2020 року як продовження зазначеної спадної тенденції 2019 року. Таким чином, галузева асоціація очікує, що продажі автомобілів у Європейському Союзі та ЄАВТ впадуть більш ніж на 5,5 млн., а саме з 18,8 млн. одиниць у 2019 році до близько 13,4 млн. у 2020 році [2].

Активність автомобільних продажів на американському ринку першої половини 2020 року ознаменувала продовження тенденції зниження 2019 року: за перші 6 місяців 2020 року було зареєстровано 1,576 млн. автомобілів, що на 36,7%, або 914 тисяч, менше за аналогічний період 2019 року [14]. До того ж, окрім «пандемічного» квітневого зниження аналогічно європейському ринку, в'ялість реалізації пасажирських авто мала місце у кожному звітному місяці порівняно з торішнім аналогічним періодом.

Очікується, що у 2020 році зниження автомобільних продажів буде виражено у 19%, а загальна реалізація складе близько 14 млн. [5]. США разом з Китаєм та Західною і Південною Європою як діловими та культурними центрами планети набули статусу одних з основних епідеміологічних центрів поширення коронавірусної інфекції. За даними Міністерства праці США, станом на травень 2020 року близько 20 млн. американців є формально тимчасово безробітними, що, безумовно, впливатиме на попит на автомобільну продукцію [5].

Окрім того, одними з ключових споживачів автомобілів як на ринку США, так і на ринку Європи (близько 15–20% продажів) є компанії з оренди автомобілів, такі як «Hertz» з головним для себе ринком у США та «Europcar», що має головний ринок у Європі. «Hertz» з кредиторською заборгованістю у 19 млрд. дол. США не змогла витримати зупинки операційної діяльності під час карантинних заходів та 23 травня 2020 року заявила про банкрутство у США та Канаді, де автопарк налічував близько 700 000 автомобілів, які до того циклічно оновлювались [10]. У кінці червня 2020 року німецький автоконцерн «Volkswagen AG» висловив намір поглинути «Europcar», яка має рин-

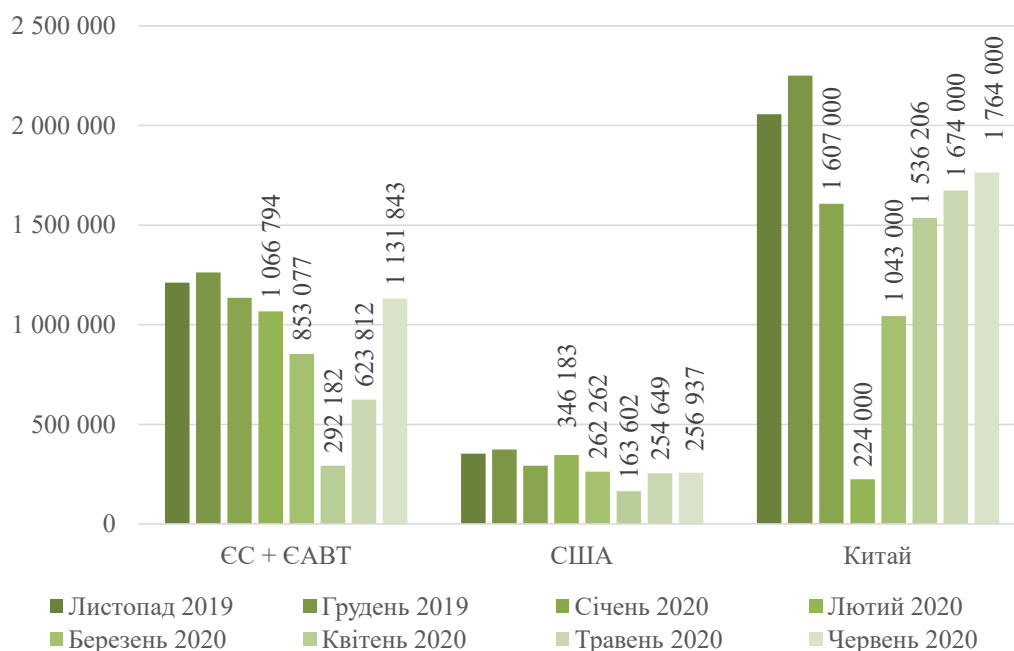


Рис. 4. Продажі нових пасажирських авто на ринках ЄС + ЄАВТ, США та Китаю (листопад 2019 року – червень 2020 року)

Джерело: складено автором за даними джерел [4; 12; 13; 14]

кову капіталізацію 420 млн. євро і чистий борг понад 1 млрд. євро із висхідною тенденцією в умовах пандемічної кризи. Варто відзначити, що “Volkswagen” у 2006 році продав “Eurorcar” інвестиційній компанії “Eurazeo” приблизно за 1,26 млрд. євро, отже, німецький виробник планує відкупити основного європейського оператора з оренди автомобілів зі значним дисконтом задля диверсифікації бізнесу та забезпечення гарантованого збуту своїх автомобілів в умовах скорочення роздрібного ринку [15].

Оскільки Китай вважається початковим епіцентром пандемії нового штаму вірусу, карантинні обмежувальні заходи, як було зазначено вище, були започатковані саме в цій країні, що дало регуляторним органам відходити від такої ізоляції також раніше. Така ситуація прослідковується на динаміці продажів нових пасажирських авто, найнижчий рівень яких мав місце у лютому 2020 року, отже, продемонстрував падіння у 7 разів порівняно із січневим показником. Проте за аналогією з кризовим становищем 2008 року вже у наступному звітному періоді, а саме березні 2020 року, відбувся розворот динаміки у бік стрімкого зростання з травневим показником у 1,63 та 1,764 млн. автомобілів у червні, що на 5,5% та 1,8% більше продажів травня та червня 2019 року відповідно. Очевидно, це також відзначає закінчення першої хвилі коронавірусної кризи, хоча чинний показник на ринку китайських пасажирських автомобілів за перші два квартали становить 7,85 млн, що на 22,4% менше за перші шість місяців 2019 року, що, безумовно, відіб’ється на річних показниках [7].

Як було зазначено вище, вплив пандемії варто охарактеризувати у двох напрямках: по-перше, ситуація та її наслідки під час фактичної зупинки операційної діяльності, а саме виробництва та споживання; по-друге, формування нових концептів введення бізнесу в умовах епідеміологічних ризиків та сформованих під час локдауну практик. У другому напрямі аналізу «коронавірусної кризи» можна прослідкувати такі аспекти.

1) Нові умови безпосередньої роботи автовиробних заводів набудуть статусу правил на не визначений після зняття ізоляційних обмежень час. Більшість автовиробників вводить скорочення змін задля збільшення часу для санітарної обробки робочих місць; прибуття, відбуття та пересування працівників на робоче місце буде піддаватися особливому моніторингу. Заводи “Ford”, “General Motors” та “Fiat Chrysler Automobiles” (FCA) вводять щоденні спеціальні опитувальники та контрольну перевірку температури працівників перед початком зміни. Окрім того, до робочої уніформи додаються окуляри, маски та рукавиці. Встановлюються тепловізорні датчики у прохідних приміщеннях для контролю температури тіл працівників під час робочого дня тощо [6]. Безумовно, будь-які додаткові заходи будуть означити видатки для роботодавців, більш активну співпрацю з професійними союзами та збільшення бюджетів страхових внесків. Такі чинники та повільне відновлення ланцюжків постачання є умовами стану пропозиції, які у довгостроковій перспективі впливатимуть на ціну кінцевої продукції.

2) Умови попиту є другим аспектом напряму аналізу кризи. Режим ізоляції, як було зазначено вище, перевів деякий пласт робочої сили на дистанційний режим, який досягнути за інших умов було б набагато важче з огляду на напрацьовані роками способи корпоративної взаємодії. Можна припустити, що після спалаху вірусної пневмонії деяка частина працівників продовжить працювати на віддаленому режимі, що може означати зменшення попиту на автомобільну продукцію. До того ж закономірно, що частина відкладеного попиту перенесеться на невизначений строк через лаги у доходах ймовірних покупців автомобілів. З іншого боку, транспортна галузь, яка тісно перекликається з туристичною, внаслідок специфіки скупчення людей на певний час у закритому просторі автобусу, поїзду, літаку тощо, також може очікувати відтік пасажирів в бік особистого транспорту, основним вираженням якого є автомобіль. Таким чином, зменшення попиту з

одного боку зможе певною мірою компенсуватись збільшенням з боку іншої категорії споживачів. Вкрай важливим фактором, безумовно, є прихід ймовірних наступних хвиль захворюваності, які можуть змусити повернутись до нових обмежувальних заходів, які аж ніяк не сприяють розвитку економічної та споживчої активності.

Варто зазначити, що світова галузь автомобільного будівництва водночас є прикладом індустрії зі вкрай великим поширенням коопераційних та партнерських моделей взаємодії різного ступеня зближення як горизонтального, так і вертикального характеру організації. Вищезазначене посилення екологічних стандартів до індустрії, значні видатки на розроблення, виробництво та виведення на ринок нових моделей стимулює автомобільні концерни активно розробляти стратегії створення нових коопераційних та партнерських формувань: від широкіх (стратегічний франко-японський альянс “Renault – Nissan – Mitsubishi”, формування спільного підприємства з боку концернів італо-американського “Fiat Chrysler Automobiles” та французького “Peugeot Société Anonyme”) до проєктних (“VW” і “Ford” у сфері спільного виробництва електромобілів [9], “BMW” та “Daimler” у розробленні безпілотної технології [8], “BMW” та “Jaguar Land Rover” у розробках наступного покоління систем електрифікації [11] тощо). Можна зазначити, що завдяки таким партнерським об’єднанням ринок автомобільного виробництва поетапно переходить до форми олігополії, у якій п’ять автомобілебудівних об’єднань будуть виробляти $\frac{3}{4}$ щорічного обсягу автомобілів. Така централізація розроблення, виробництва та збуту продукції може відзначатись як особливо доречна під час післяшокового відновлення, оскільки широке географічне покриття, оперування одночасно низкою автомобільних брендів різних класів та цінової категорії, а також акумуляція ресурсів в контексті опрацювання витратних технологій гібридизації, електрифікації та інших витрат, спрямованих на паливну ефективність, набувають особливого значення в умовах крайньої потреби стимулювання продажів та оперативного налаштування пропозиції під нові фактори попиту.

Висновки. Автомобільна промисловість є одним з яскравих прикладів світових галузей з точки зору багатонаціонального виробництва та споживання. На прикладі трьох основних комплексних ринків, а саме Європейського регіону, США та Китаю, на які разом припадає

близько 67% всіх автомобільних продажів у світі, продемонстроване зіткнення такої технологічно- та капіталомісткої галузі з кризовою економічною ситуацією, яка вирізняється унікальними для сучасного попиту чинниками та проявами на ділову активність. Аналіз динаміки автомобільних продажів у світі з 2007 року у географічному розрізі основних ринків збуту закономірно виявив спадну реакцію автомобільної індустрії на шокову ситуацію фінансової кризи 2008–2009 років, виокремив періоди відновлення для кожного ринку та продемонстрував загальну для всіх учасників помірну корекцію показників з 2016 року зі спадним характером у 2019 році, що, ймовірно, внаслідок описаних негативних факторів продовжиться та поглибитись у 2020 році. Епідемія нового штаму коронавірусу (SARS-CoV-2) та відповідні проти-епідеміологічні заходи у вигляді ізоляційного локдауну спричинили у перших двох кварталах 2020 року економічну кризу як попиту, так і пропозиції, що яскраво прослідковується в динаміці продажів автомобілів. Окрім того, зняття таких заходів чітко виражається у процесі задоволення відкладеного попиту та хронологічно зображується через висхідну динаміку продажів. Перспективи розвитку автомобільного виробництва та динаміка продажів тісно пов’язані з розвитком протидії поширенню вірусу та вжиттям відповідних регуляторних заходів, а також споживчих звичок у рамках формування нової клієнтської бази внаслідок зміни укладу економічної та соціальної діяльності споживачів, що може водночас зменшити та збільшити попит завдяки різноспрямованим тенденціям зниження доходів населення й господарства, а також переосмислення транспортного аспекту. Водночас рисою галузі автомобільного виробництва є процеси консолідації та об’єднання зусиль через різні інструменти корпоративної взаємодії, що може набути ролі додаткового позитивного каталізатору під час відновлення та продемонструвати практичний приклад багатонаціональним галузям світової економіки. Оскільки світова автомобілебудівна галузь є одним з локомотивів багатонаціональної зайнятості та генерування національного доходу як для провідних розвинутих країн, так і для країн, що розвиваються, її розвиток та процес модифікації умов середовища введення її діяльності, особливо в умовах екстремальної мінливості внаслідок безпрецедентного впливу пандемічних екзогенних факторів, потребують особливої та своєчасної наукової уваги.

Список використаних джерел:

1. 2005–2019 Sales Statistics. *International Organization of Motor Vehicle Manufacturers*. URL: <http://www.oica.net/category/sales-statistics> (дата звернення: 25.07.2020).
2. 2020 (Forecast) Europe: EU Car Sales Prediction. *Car Sales Statistics*. URL: <https://www.best-selling-cars.com/europe/2020-forecast-europe-eu-car-sales-prediction> (дата звернення: 25.07.2020).
3. Бурак К. Коронавірус: хронологія поширення небезпечного захворювання. *Deutsche Welle*. 2020. URL: <https://p.dw.com/p/3X519> (дата звернення: 25.07.2020).
4. Automotives Statistics. *China association of Automobile Manufacturers*. URL: http://www.caam.org.cn/chn/21/cate_463/list_1.html (дата звернення: 25.07.2020).
5. Boudette N.E. As Sales Rise, Automakers Ramp Up Production. *The New York Times*. 2020. URL: <https://www.nytimes.com/2020/06/24/business/auto-industry-coronavirus-recovery.html> (дата звернення: 25.07.2020).
6. Boudette N.E. Autoworkers Are Returning as Carmakers Gradually Crank Up Factories. *The New York Times*. 2020. URL: <https://www.nytimes.com/2020/05/17/business/coronavirus-auto-manufacturing-restart.html?action=click&module=RelatedLinks&pgtype=Article> (дата звернення: 25.07.2020).
7. China car sales analysis May 2020. *Carsalesbase*. URL: <https://carsalesbase.com/china-car-sales-analysis-may-2020> (дата звернення: 26.07.2020).
8. Daimler AG and BMW Group launch cooperation for automated driving. *Mercedes-Benz*. URL: <https://www.mercedes-benz.com/en/innovation/daimler-ag-and-bmw-group-launch-cooperation-for-automated-driving> (дата звернення: 26.07.2020).
9. Ford, Volkswagen sign agreements for joint projects on commercial vehicles, EVs, autonomous driving. *Ford Media Center*. URL: <https://media.ford.com/content/fordmedia/fna/us/en/news/2020/06/10/ford-volkswagen-sign-agreements-for-joint-projects.html> (дата звернення: 26.07.2020).

10. Hertz объявила о банкротстве в США и Канаде. *Euronews*. URL: <https://ru.euronews.com/2020/05/23/failure-of-hertz-in-usa-and-canada> (дата звернення: 26.07.2020).
11. Jaguar Land Rover & BMW group announce collaboration for next generation electrification technology. *JaguarLandRover Media*. URL: <https://media.jaguarlandrover.com/news/2019/06/jaguar-land-rover-bmw-group-announce-collaboration-next-generation-electrification> (дата звернення: 26.07.2020).
12. Monthly automobile sales in China 2019–2020. *Statista*. URL: <https://www.statista.com/statistics/276899/automobile-sales-in-china-by-month> (дата звернення: 26.07.2020).
13. Passenger car registrations. *European Automobile Manufacturers Association*. URL: <https://www.acea.be/press-releases/article/passenger-car-registrations-41.5-five-months-into-2020-52.3-in-may> (дата звернення: 26.07.2020).
14. US New motor vehicle registrations. *Country economy*. URL: <https://countryeconomy.com/business/car-registrations/usa#:~:text=Drop%20in%20number%20of%20Americans,less%20than%20the%20year%20before> (дата звернення: 26.07.2020).
15. Volkswagen explores acquisition of car rental group Europcar. *Reuters*. URL: <https://ca.reuters.com/article/businessNews/idCAKBN23U3EP> (дата звернення: 26.07.2020).
16. WHO Timeline – COVID-19. *World Health Organization*. URL: <https://www.who.int/news-room/detail/27-04-2020-who-timeline---covid-19> (дата звернення: 26.07.2020).

References:

1. 2005–2019 Sales Statistics. *International Organization of Motor Vehicle Manufacturers*. Available at: <http://www.oica.net/category/sales-statistics> (accessed 25 July 2020).
2. 2020 (Forecast) Europe: EU Car Sales Prediction. *Car Sales Statistics*. 2020. Available at: <https://www.best-selling-cars.com/europe/2020-forecast-europe-eu-car-sales-prediction> (accessed 25 July 2020).
3. Burak K. (2020) Koronavirus: khronolohiia poshyrennia nebezpechnoho zakhvoriuvannia [Coronavirus: chronology of the spread of a dangerous disease]. *Deutsche Welle*. Available at: <https://p.dw.com/p/3X519> (accessed 25 July 2020).
4. Automotives Statistics. *China association of Automobile Manufacturers*. Available at: http://www.caam.org.cn/chn/21/cate_463/list_1.html (accessed 25 July 2020).
5. Boudette N.E. (2020) As Sales Rise, Automakers Ramp Up Production. *The New York Times*. Available at: <https://www.nytimes.com/2020/06/24/business/auto-industry-coronavirus-recovery.html> (accessed 25 July 2020).
6. Boudette N.E. (2020) Autoworkers Are Returning as Carmakers Gradually Crank Up Factories. *The New York Times*. Available at: <https://www.nytimes.com/2020/05/17/business/coronavirus-auto-manufacturing-restart.html?action=click&module=RelatedLinks&pgtype=Article> (accessed 25 July 2020).
7. China car sales analysis May 2020. *Carsalesbase*. Available at: <https://carsalesbase.com/china-car-sales-analysis-may-2020> (accessed 26 July 2020).
8. Daimler AG and BMW Group launch cooperation for automated driving. *Mercedes-Benz*. Available at: <https://www.mercedes-benz.com/en/innovation/daimler-ag-and-bmw-group-launch-cooperation-for-automated-driving> (accessed 26 July 2020).
9. Ford, Volkswagen sign agreements for joint projects on commercial vehicles, EVS, autonomous driving. *Ford Media Center*. Available at: <https://media.ford.com/content/fordmedia/fna/us/en/news/2020/06/10/ford-volkswagen-sign-agreements-for-joint-projects.html> (accessed 26 July 2020).
10. Hertz ob'yavila o bankrotstve v SShA i Kanade [Hertz declares bankruptcy in US and Canada] *Euronews*. Available at: <https://ru.euronews.com/2020/05/23/failure-of-hertz-in-usa-and-canada> (accessed 26 July 2020).
11. Jaguar Land Rover & BMW group announce collaboration for next generation electrification technology. *JaguarLandRover Media*. Available at: <https://media.jaguarlandrover.com/news/2019/06/jaguar-land-rover-bmw-group-announce-collaboration-next-generation-electrification> (accessed 26 July 2020).
12. Monthly automobile sales in China 2019–2020. *Statista*. Available at: <https://www.statista.com/statistics/276899/automobile-sales-in-china-by-month> (accessed 26 July 2020).
13. Passenger car registrations. *European Automobile Manufacturers Association*. Available at: <https://www.acea.be/press-releases/article/passenger-car-registrations-41.5-five-months-into-2020-52.3-in-may> (accessed 26 July 2020).
14. US New motor vehicle registrations. *Country economy*. Available at: <https://countryeconomy.com/business/car-registrations/usa#:~:text=Drop%20in%20number%20of%20Americans,less%20than%20the%20year%20before> (accessed 26 July 2020).
15. Volkswagen explores acquisition of car rental group Europcar. *Reuters*. Available at: <https://ca.reuters.com/article/businessNews/idCAKBN23U3EP> (accessed 26 July 2020).
16. WHO Timeline – COVID-19. *World Health Organization*. Available at: <https://www.who.int/news-room/detail/27-04-2020-who-timeline---covid-19> (accessed 26 July 2020).

РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ: ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Аннотация. В статье рассмотрены основные тенденции развития мировой автомобилестроительной отрасли и на примере трех основных рынков для такого сектора, а именно Европейского региона, США и Китая, продемонстрированы характерные аспекты динамики автомобильного производства во время пандемии коронавирусной пневмонии COVID-19. Хронологически проанализированы показатели автомобильных продаж по географическому признаку в рамках эпидемиологического распространения и соответствующих регуляторных мер. Продемонстрированы ключевые направления изменения факторов предложения и спроса вследствие новых условий хозяйственной деятельности, а также очерчены возможные перспективы развития автомобильной индустрии как примера многонациональной отрасли в условиях противодействия ухудшению эпидемиологической ситуации и соответствующей трансформации потребительских настроений.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, автомобилестроительные концерны, многонациональные предприятия, МНК, многонациональная отрасль, кризис, шок, пандемия, COVID-19.

AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENT IN THE CONDITIONS OF THE PANDEMIC: KEY FACTORS AND PROSPECTS

Summary. The article studies the main development trends of the global automotive industry and demonstrates the characteristic aspects of the dynamics of automotive production during the COVID-19 coronavirus pneumonia pandemic as a unique and unprecedented phenomenon of world economic development. The geographical distribution of sales in the global automotive market is demonstrated in retrospect and, using the example of key regions for such sector – the European Region, the USA and China – the trend of the automotive industry recovery after the global financial crisis of 2008–2009 is shown as a basis for countering the new economic shock due to the 2020 coronavirus pandemic. Thus, the geography-specific indicators of automobile sales are chronologically analyzed within the framework of the epidemic spread and the corresponding regulatory measures of the first two quarters of 2020. Aspects of response to pandemic restrictions, specific for the main markets, are given and point comparisons are shown in the context of the pace of recovery in car sales and regional characteristics, which were reflected in the dynamics of the revival of the car market in the first half of 2020 as an intermediate result of the adverse economic conjuncture associated with the pandemic. The key directions of changes in supply and demand factors due to the new conditions of economic activity are demonstrated, namely, the direct lockdown regime, in which activity in the automotive transport market was stopped, as well as the further formation of new approaches to doing business. Thus, the article clarifies aspects of a possible transformation of business processes, including additional measures for the direct operation of auto-manufacturing plants on the one hand, as well as a decrease in household income, which is combined with a change in transport habits, on the other hand. Thus, the possible prospects for the development of the automotive industry as an example of a multinational sector in the context of countering the deterioration of the epidemiological situation and the corresponding transformation of consumer sentiment are outlined.

Key words: automotive industry, automotive concerns, multinational enterprises, MNE, multinational industry, crisis, shock, pandemic, COVID-19.

UDC 330.341.1:62.001.7; 338:004; 330.47; 338:002.5

DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-32-4>

Zeynalov Anar

Ph.D. candidate, Department of «Economic Theory»

UNEC, Azerbaijan

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3111-4951>

ROLE OF SCIENTIFIC AND TECHNICAL INNOVATIONS IN MODERNIZATION ENVIRONMENT OF ECONOMY

Summary. The purpose of the research is to study the mechanisms of modernization of the economy and its impact on economic competition and development and to identify the contribution of innovative science and technology to the economic development of Azerbaijan. As a result of the research, the development prospects of innovative science and technology in our country and in the world have been analyzed, and the suggestions on the measures to be taken were made. The role of scientific and technical innovations in the modernization of the economy by analyzing foreign experience has been defined. The international experience on the development and application of new ideas, methods, products, etc. that will provide economic and social benefits in the direction of changing and updating their products, services, and production methods continuously based on the latest accomplishments of science and technology during economic activities of the states for demonstrating sustainability in a competitive environment that is strengthening among countries has been investigated and successful practices have been presented.

Key words: innovation, scientific and technological development, economic development, innovative development, technological changes.

Introduction. At all stages of the economy, development has always been associated with technologies; the success in science leads to technological development. For this reason, science, technology and development, as a whole, are in direct proportion to each other. In time, mankind has reached a point where science has become a technological product and mass production has begun. Currently, science, technology and innovation are considered the engine of sustainable economic development. In other words, science, technology, innovation and entrepreneurship are among the basic principles of modern economy. Innovation is the main basis of technological growth. Innovations also have a significant impact on achieving better living standards. The development degrees that the developing countries can emerge as centers of economic power depend on their ability to apply the concepts of science

and technology. In the new era, modernization in the public life of any society is considered the most obvious example of the application of science and technology. Our lives have been simplified with the application of the latest achievements of science and technology. Science and technology permeated all spheres of economic (sometimes public) life: health, transport, mechanical engineering, information technology and others, and in many cases they are completely covered. In the era of free growth and sustainable change, many countries are shaping economic policies that stimulate development and create new jobs. Information and communication technologies (ICT) are one of the important opportunities not only for fast-growing industries, but also for innovation and development. The innovations in technology and information and communication technologies (ICT) represent the developing

path of the world nations for stimulating economic development, improving the quality of education, and solving gender issues in society.

Aim. The main aim of the article to analyze the role of scientific, technical innovations in modernization environment of economy.

Discussion. In the context of the growing number of mobile subscribers (6.8 billion) to the number of global population and about 40% of the world's population is online, the competitiveness ability of economies depends on the opportunities and capabilities of using modern technologies. Here, ICT affects the economy on 5 factors:

- Direct job creation;
- Contribution to GDP growth;
- Emergence of new services and industries;
- Workforce transformation;
- Business updates;

Science, technology and innovation are among the essential factors of our time to determine the economic and political power of nations.

In the world, the telecommunications industry, along with its growing importance in terms of annual turnover and employment opportunities, is also a goal of creating an information society that is developing as a global trend and has a special significance at the European Union (EU) level. The rapid technological developments in the field of telecommunications since the 1990s, especially the digital revolution and the rapidly spreading Internet revolution around the world, have led to a rapid change in existing norms in the sector. This conceptual and theoretical revolution, driven by technology, is expected to advance further [1].

With scientific and technological development, the boundaries of human power have been transcended. This situation radically changed the production process. The production process was accelerated and the products were increased and sorted. These conditions naturally led to the reduction in unit production costs. After the Industrial Revolution, the changed world and economies were affected by these trends, and the race to participate in the New Economic Environment intensified.

The world economy is constantly changing in terms of competitive dynamics. In this process of transformation, many factors and strategies that affect countries and market participants in terms of competitiveness are also subject to transformation. This situation also directs the economic policy of the countries. In this transformation process, factors and strategies based on science, technology and innovation are key variables for global competition and social welfare. It is very

important for market participants and countries to maintain a competitive advantage in a way that will make a difference between competitors in the context of global economic competition in order to improve their assets and well-being. Today the sources of competitive advantage depend on the strong integration of natural resources (reserves) to the given technologies (producing science, technology and innovation) [2].

Essence of Modernization of Science and Technology.

Today, if we pay attention to the fastest growing countries in the world, we will see the rapid development of science and technology along with economic development in those countries. Examples are Sweden, the Netherlands, and Germany. The only reason for the economic development of these countries is the investment in science and technological development. The results and scope of investment in this area are not limited to the economy. The development of science and technology is the only tool that influences all areas of society and is necessary to compete in all areas in our time. We can see evidence on the example of the countries that invest mostly in science and technology. These countries have a competitive advantage in the world in economic, military, educational and other spheres.

As can be seen from Figure 1, countries with high investment in research and development are also quite advanced in the economic, political, military, educational and other fields, and have a competitive advantage. As in many OECD (Organization for Economic Co-operation and Development) countries, the main strategy of research and development policy in Germany is to ensure a competitive advantage by increasing the innovative capacity of the industry. To this end, Germany pursues the following policies to maintain its competitive advantage by increasing its market share in international competition [3]:

1. to make structural adjustments and to act in accordance with market needs in order to make better use of its research and development potential;
2. efforts to increase research and development projects in small industries, support research and development by supporting technology parks and business incubators, individual firms, rewarding research staff, and increasing research and development staff.

The way of having strong economy and achieve social welfare is to own an industry and information sector that produces high-quality, world-class, high-value-added by-products with technologically superior features through the development of technology and innovation.

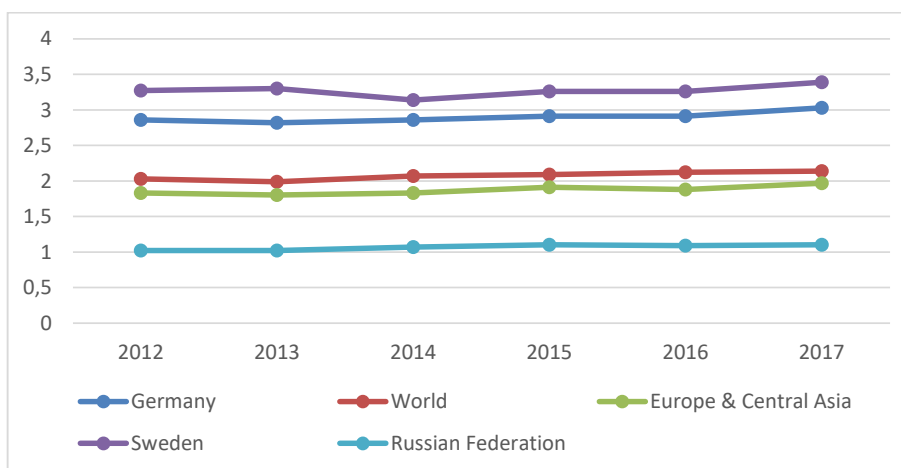


Figure 1. Research and development costs (GDP %) [4]

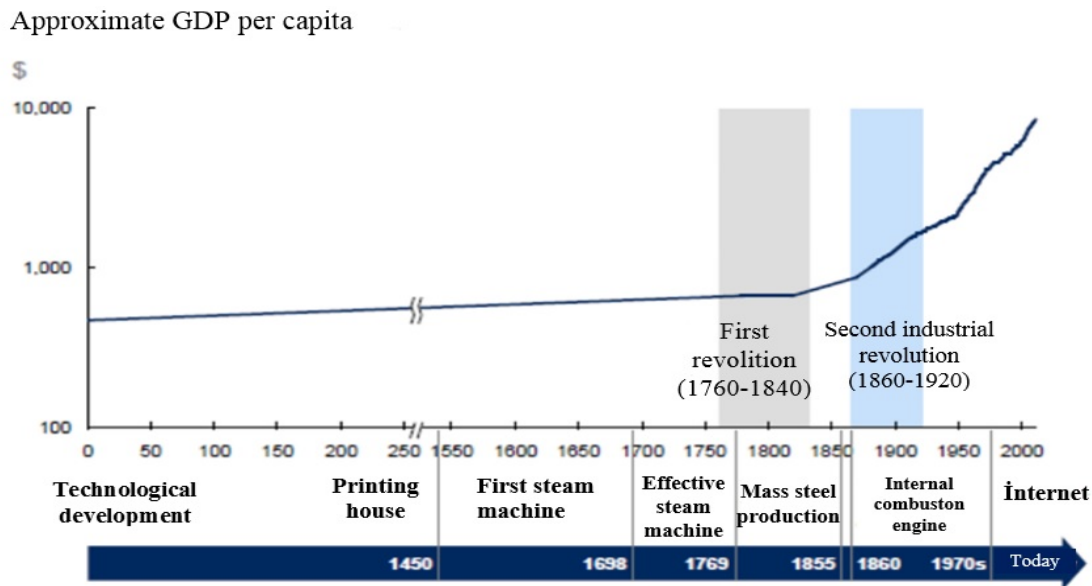


Figure 2. Economic impact of technological development [5]

The most important feature of our time is the ability of society to produce information. Each country carries out research and development activities to produce information in accordance with its potential. It is possible to acquire new products through research and development activities, and it is also possible to gain access to ready-made data or to teach how to use the obtained data. For this reason, all developed or developing countries attach great importance to research and development activities. The goal of the information society is to increase the impact of science and technology on economic and social development. As a result of obtaining and processing information, new technologies are produced. Although the produced technological information improves a person's standard of living, it becomes easier and faster for an individual to work alone (İsmail Hakkı Yücel (1997), p. 27).

One of the main goals of economic modernization in many countries is to stimulate fundamental structural changes in the promotion of innovation, management of resources and environment in all areas, the widespread application of technology, and the application of important technologies aimed at improving the technological and technical base. Technological development is becoming one of the key factors of economic development and social welfare. In order to contribute to the modern technological regime, it is absolutely impossible to implement a successful structural innovation policy without large-scale involvement of the achievements of science and technology in trade.

The main global tendencies of innovation activities occurring at the end of the 20th century-beginning of the 21st century are the followings:

- Increasing dependence of production of goods and services on the use of science and technology;
- Increasing number of new data producers;
- Dependence of innovation dynamics on successful interactions between scientific institutions and business sector;
- Development of interaction and cooperation of market participants;
- Diffusion of new technologies (currently, not with the purchase of new equipment, the changes in the organizational and management system are considered).

As a result of such trends, the analysis of structural changes in the economy are made on the basis of technological devel-

opment, creates the need to study a large number of factors of innovation activity, focusing on interactions and information flows between participants in various innovation processes.

There has been three important revolutions in human history that affected economy. The first is the "Industrial Revolution", the second is the "Technological Revolution" occurred after the Second World War, and the third is the "Information Revolution" ("New Economy"). Since the start of the Industrial Revolution, unprecedented economic growth has taken place in the world economy. This can be seen in Figure 2:

When we look back historical processes, it seems clearly that the main source of evolution is technological development. Technological change altered the worldview, shaped people's lifestyles and increased their well-being.

The new technologies will create international competitive advantages. Technological innovations will help to increase competition and bring quality products to market. During this period, market participants will compete with each other to enter a larger market from a limited and complex market with the development of globalization. The information age is emerging as an evolving era of sustainable development, research and development, and the struggle for new information. This competition held for obtaining information will ensure sustainable development in societies.

The impact of developments in the dilemma of science, technology and innovation, global competitiveness at the macroeconomic level and socio-economic well-being will increase the effectiveness and success of policy designs in this area. At the microeconomic level, the main mechanism for increasing the competitiveness and profitability of scientific and technological innovation is to increase market share and increase profits by gaining competitive advantage through developments in scientific and technological innovation, reducing costs for companies, increasing productivity and expanding the range of products that differentiate competitors [2].

Mainly after the Second World War, innovations such as radar, nuclear energy, microwave, TV, radio, personal computers, mobile communications, and the Internet emerged as a result of rapid innovative activities and scientific research. This impulse, which started in the middle of the 19th century, has led to significant changes and developments today with the development of science and technology. At the same time,

the ICT (information and communication technology) sector is the largest source of innovative activity, economic growth and employment. In the OECD (Organization for Economic Co-operation and Development) countries, the contribution of this sector to employment is 5.5%, and the added value to working life is 8% [6].

The impact of developments in the dilemma of science, technology and innovation, global competitiveness at the macroeconomic level and socio-economic well-being will increase the effectiveness and success of policy designs in this area. At the microeconomic level, the main mechanism for increasing the competitiveness and profitability of scientific and technological innovation is to increase market share and profits by gaining competitive advantage through developments in scientific and technological innovation, reducing costs for companies, increasing productivity and expanding the range of products that differentiate competitors [2].

With the advent of the Internet and ICT products, lifestyles have undergone significant changes in recent years. Communicating with each other through networks has changed the way we communicate, and advances in information and communication technology have increased the level of well-being, innovation, and the number of new professions, as a result the information economy has been formalized.

Success story

In South Korea, the share of ICT in GDP increased from 7.7% in 1997 to 15.3% in 2000. At the same time, the sector's contribution to GDP growth increased from 34% in 1999 to 46% in 2000. According to the World Bank, South Korea has become the fastest and most successful country to change its economic structure due to investments in the IT (Information Technology) sector [Kulali and Bilir, p.70]. With 129,000 employees in South Korea and more than 222,000 employees worldwide, Samsung operates in 58 countries and exports more than \$ 150 billion a year. In 2004, Samsung invested \$ 4 billion in China, a global hub for technological innovation. The investment generated \$ 24 billion in revenue in China the same year. Samsung is a product of South Korea's innovation-based development strategy dating back to the 1960s. It is no coincidence that Samsung has chosen China for investment. It is the result of China's innovation-based development strategy. South Korea, with its low inflation and unemployment rates, export surpluses, and income distribution, emerges as evidence of what innovation-based development and growth means.

Development of Scientific and Technological Sphere in Azerbaijan

Thanks to scientific and technological development, the world is undergoing great and rapid changes, and globalization plays a key role in accelerating this process. In parallel with the global economic development, new information and communication technologies are developing. Information and communication-based work lines are replacing traditional industries, and national incomes of ICT-invested countries are growing faster. As the most important factor of technical change and economic growth, it also brings significant structural changes in the telecommunications and IT sectors. Especially in the last 30 years, the development of computer and communication technologies has made innovation activity as a key factor in preventing global change.

Recently, several important activities in the direction of the development of science and technology have been carried out in our country. The most obvious example of this is the establishment of the "Science Development Fund under the President of the Republic of Azerbaijan" by the decree of President Ilham Aliyev dated October 21, 2009. At the same

time, the "Strategic Road Map on the Development of Telecommunications and Information Technologies in the Republic of Azerbaijan" was developed with the goal to approve the "Main directions of the strategic roadmap on the national economy and key sectors of the economy" and to ensure the implementation of the tasks set by the President Ilham Aliyev's Order No. 1897 dated March 16, 2016. The goals of establishing the fund are to ensure scientific and technological development in the country and protect the existing potential in this direction, use this field effectively in economic development, increase the role of science and technology in solving important socio-economic problems, fund the fundamental, applied and research-innovative scientific researches, programs, projects and other scientific events important for the state and society in the field of technical, natural, humanities and social sciences provided by the education institutions, organizations, physical entities and other relevant bodies operating in the field of science in Azerbaijan, stimulate scientific activity of scientists and provide additional creative opportunity for them [7].

Azerbaijan's development in the field of science and technology depends on its ability to turn science and technology into economic and social benefits and its success in formalization of the National Innovation System. The use of technology parks is applied in many developed countries in terms of small and medium-sized industries. The joint cooperation of industry and universities aims to increase efficiency, quality and standards to the international level by adapting technological information to the industry as a result of research and development activities of the industry, in addition to increasing research and development activities in universities. For this reason, very serious work is being implemented in Azerbaijan in this direction. Examples of the work done are the establishment of Sumgayit Technopark and Sumgayit Chemical Industrial Park. In this regard, President Ilham Aliyev called Sumgayit Technopark an indicator of the country's growing economic power. The main purpose of creating technology parks is the development of the non-oil sector, the formation of an innovation-oriented economy and the promotion of innovative market participants. According to the 2019 Global Innovation Index (GII), Azerbaijan ranks 101st place in terms of science and technology. If we pay attention to the data in the index, it is possible to observe the growth rate over the years. The main dynamics of this growth rate is the policy of forming a science and technology-oriented economy in the country.

	Price/Value	Rating (129 countries)
1. RESULTS OF KNOWLEDGE AND TECHNOLOGY.	14.9	101
1.1 To create knowledge	3.9	109
1.2 Influence of knowledge	21.4	111
1.3 Spread of knowledge	19.4	51

Figure 3. Results of Knowledge and Technology in Azerbaijan in 2019 [8]

A characteristic feature of the innovation-oriented economy in the context of modernization of the economy is to stimulate the production of competitive products by ensuring long-term sustainable economic development, accelerating the application of science-based technologies, forming a knowledge economy, supporting innovative activities. The essence of modernization in Azerbaijan is more clearly reflected in the words of the President Ilham Aliyev: "The main task set for our country is to further develop the economy, carry out polit-



Figure 4. Results of Science and Technology in Azerbaijan in 2013–2019 [8]

ical reforms, modernization of the country. Much work has been done in this direction in recent years. We pursue a broad modernization policy in our country. This policy will allow us to become less dependent on energy resources”.

Conclusions. Science and technology are the main drivers of development because technological and scientific revolutions ensure economic development, improvement of health, education and infrastructure. To promote scientific and technological progress, developing countries must invest in quality education for young people, provide continuous skills education for employees and managers, and ensure that information is disseminated as widely as possible in society. In the field of science and technology, it is important to establish and realize policies that will be implemented effectively, to bring the level of development to the desired level, so that the production and use of information and technology can be done with a certain system and coordination. Science and technology are one of the most important elements of long-term economic and social development. Science and technology policy is a tool to influence the pace and direction of this development. All eco-

nomically and socially developed countries in the world (the USA, Japan, the EU member states) have developed a vision of science and technology that meets their long-term social, economic and political goals, and use technology forecasts as an effective tool to update this vision. In recent years, science and technology have played an important role in determining the level of development and classification of countries, and their importance is growing. There is a positive link between technology and growth and development, and there is a need to invest in technology in all countries targeting growth and development. If there is a need for technological investment, human capital must be high enough, that is, it depends on human resources that can use technology and develop new ones.

At the same time, the information society and literate generations will be provided by improving the education system and increasing the level of knowledge in society by allocating more funds to education. Societies that cannot turn scientific thought into a way of life will not be able to create an information society. The highly educated workforce trained in the country will determine the future of this country.

References:

1. Tulu Gümüştekin (2009) Bilgi Toplumu'nun lokomotifi olarak telekomünikasyon [Telecommunications as the locomotive of the Information Society], p. 1.
2. Rona Turanlı ve Ercan Sarıdoğan (2010) Bilim-Teknoloji-İnovasyon Temelli Ekonomi ve Toplum [Science-Technology-Innovation-Based Economy and Society]. İstanbul: Akademik Yayınlar, p. 7.
3. İsmail Hakkı Yücel (1997) Bilim-Teknoloji Politikaları ve 21. Yüzyılın Toplumu [Science-Technology Policies and the Society of the 21st Century], p. 59.
4. The World Bank (Annual). Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/GB.XPD.RSDV.GD.ZS> (accessed 05 September 2020).
5. İsmail Hakkı Yücel (1997). Bilim-Teknoloji Politikaları ve 21. Yüzyılın Toplumu [Science-Technology Policies and the Society of the 21st Century], p. 27.
6. UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC (2018) p. 1. Angus Maddison,
7. “Statistic on world population, GDP and per capita GDP. 1-2000 AD”. The Maddison Project database; McKinsey Global İnstitute analysis. Available at: https://www.unescap.org/sites/default/files/MPFD%20Policy%20Brief%2063%20Technology_Final.pdf (accessed 05 September 2020).
8. İhsan Kulalı ve Hakan Bilir (2010) Bilgi ve İletişim Sektöründeki Gelişmeler ve Eğitimler [Developments and Trainings in the Information and Communication Sector]. TOBB, İstanbul, p. 2.
9. Science Development Fund under the President of the Republic of Azerbaijan. Available at: <http://www.sdf.gov.az/az/generic/menu/Detail/100/menu> (accessed 05 September 2020).
10. GLOBAL INNOVATION INDEX (2020), p. 221. URL: <https://www.globalinnovationindex.org> (accessed 05 September 2020).

РОЛЬ НАУКОВО-ТЕХНІЧНИХ ІННОВАЦІЙ У МОДЕРНІЗАЦІЇ СЕРЕДОВИЩА ЕКОНОМІКИ

Анотація. Мета дослідження полягає у вивченні механізмів модернізації економіки та її впливу на економічну конкуренцію та розвиток, а також у визначенні внеску інноваційних досліджень у сфері науки та техніки в економічний розвиток Азербайджану. Проаналізувавши перспективи розвитку інноваційних досліджень у сфері науки та техніки, запропоновані заходи, яких слід вжити. Визначення ролі науково-технічних інновацій у модернізації економіки шляхом аналізу зарубіжного досвіду вимагає додаткового вивчення. Представлені матеріали та отримані результати можуть бути використані при розробці комплексних та систематизованих заходів, концептуальних підходів до вирішення проблем побудови сучасної інноваційно-орієнтованої економіки. Ми можемо стверджувати, що у сучасному взаємопов'язаному світі, знання, інформація та комунікація – це ключі до влади та процвітання, і те як потенціал кадрових ресурсів країн, що розвиваються, використовує їх, може мати значний вплив на формування суспільства в цілому. У статті досліджується міжнародний досвід розробки та застосування нових ідей, методів, продуктів тощо, що забезпечить економічні та соціальні вигоди для змін та оновлення продукції, послуг та методів виробництва, що базуються на новітніх науково-технічних досягненнях, для демонстрації сталої економічної діяльності в конкурентному середовищі, також представлені успішні практики. Обмеження фізичних можливостей людини були подолані завдяки технологічним розробкам, що докорінно змінило виробничий процес. Кількість товарів збільшувалася та урізноманітнювалася, у той час, як фабрично виробництво прискорювалося та зазнавало спрощень. В результаті, такі умови призвели до зменшення собівартості продукції. Світ та країни, що змінилися після промислової революції, зазнали впливу цих тенденцій, через що прискорилися перегони за місце у Новому світовому економічному порядку. Інформаційна ера, про народження якої проголошується знанням, має величезний вплив на життя суспільства, а також на економічні системи. Телекомунікації стали одним з основних каналів базової структури інформаційного суспільства і не лише вплинули на нього, але і призвели до абсолютно нової епохи економічної інформації та комунікації через те, як вона розширює функціонування інституцій. Подальша диверсифікація каналів зв'язку чітко залежить від здатності продукувати, обробляти інформацію та розширювати сфери її використання.

Ключові слова: інновації, науково-технічний прогрес, економічний розвиток, інноваційний розвиток, технологічні зміни.

РОЛЬ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ИННОВАЦИЙ В МОДЕРНИЗАЦИИ СРЕДЫ ЭКОНОМИКИ

Аннотация. Цель исследования заключается в изучении механизмов модернизации экономики и ее влияния на экономическую конкуренцию и развитие, а также в определении вклада инновационных исследований в области науки и техники в экономическое развитие Азербайджана. Проанализировав перспективы развития инновационных исследований в области науки и техники, предложены меры, которые следует принять. Определены роли научно-технических инноваций в модернизации экономики путем анализа зарубежного опыта. В статье исследуется международный опыт разработки и применения новых идей, методов, продуктов для обеспечения экономической и социальной выгоды, а также для изменений и обновления продукции, услуг и методов производства, основанных на новейших научно-технических достижениях, для демонстрации постоянной экономической деятельности в конкурентной среде, также представлены успешные практики.

Ключевые слова: инновации, научно-техническое развитие, экономическое развитие, инновационное развитие, технологические изменения.

Казакова Н. А.

*кандидат географічних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*

Мірошник Н. О.

*аспірантка кафедри міжнародних економічних відносин
Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*

Kazakova Nadiya

*PhD, Associate Professor of the Department of
International Economic Relations
V. N. Karazin Kharkiv National University*

Miroshnyk Nataliia

*Postgraduate Student at the Department of
International Economic Relations
V. N. Karazin Kharkiv National University*

ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ЕКОНОМІКИ КРАЇН НАПІВПЕРИФЕРІЇ ЄВРОПИ

Анотація. У статті висвітлено діяльність народних господарств як акторів світ-системи. Досліджено, що країни напівпериферії Європи зберігають стратегію експортної орієнтації, адже постачають сировину в країни ядра й можуть виступати джерелом різних інноваційних змін. Систематизовано показники, що визначають загальний рівень економічного розвитку. Проаналізовано їхній взаємозв'язок з рівнем соціального розвитку. Побудовано графік, що відображає результати кореляційного аналізу окремих показників, що стосуються функціонування народних господарств напівпериферії. Визначено системні фактори, що мають найбільший вплив на функціонування та прогрес економіки країн напівпериферії Європи. Виділено окремі внутрішні проблеми розглянутих держав, що гальмують розвиток та можуть спричинити перехід актора до категорії периферії.

Ключові слова: економіка знань, економічний розвиток, Європа, інновації, людський капітал, напівпериферія.

Вступ та постановка проблеми. Для вивчення географії світової нерівності дихотомії «ядро – периферія» замало, адже до ядра належать актори з високим рівнем соціально-економічного розвитку, а до периферії – найменш розвинені актори, для яких характерна низька продуктивність праці. Поява концепції напівпериферії допомагає краще оцінити складні просторові нерівності та визначити ключові чинники формування й функціонування економіки конкретного актора. Перспективи розвитку країн напівпериферії в межах Європи вимагають ретельного дослідження теоретичних аспектів та раціональної реалізації на практиці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Світова система – це сукупність не лише різних акторів, але й різних соціально-економічних зон, кожна з яких має свої передумови функціонування. Світ-системний підхід виник у 70-90-ті роки ХХ століття у дослідженнях Ф. Броделя, І. Валлерстайна, А.Г. Франка, С. Аміна, Е. Сайда, Дж. Аррігі, Дж. Моделскі, Дж. Абу-Лугход та інших науковців.

Доктор Лондонського Університету Брунеля Пітер Уілкін зазначає, що сучасна світова система – це динамічна, але нерівномірна структура, в межах якої відбуваються фундаментальні соціальні, політичні та економічні події.

Як підкреслюють Г. Коен та Д. Кларксон, умову напівпериферійності незалежно від того, як вона визначається: соціальна, культурна, економічна чи просторова, можна розуміти як поєднання підпорядкування та супротиву ядру.

Іммануїл Валлерстайн стверджував, що напівпериферійна зона виконує проміжну роль у світовій системі, демонструючи певні особливості, характерні для ядра, та інші характеристики периферії [12]. Вчений визначив, що актори напівпериферії, зокрема так звані азіатські

тигри, значно покращили свої позиції у світовій системі з початку 1960-х років. Дослідник стверджує, що аналіз факторів формування та функціонування економіки «азіатських тигрів» може слугувати прикладом для інших держав щодо того, як вирватися зі стадії відсталості.

Здатність світ-системного підходу до теоретичного та методологічного синтезу привела до його актуалізації в рамках концепції всесвітньої історії. Сфера його застосування розширюється. Концепція світ-системи отримала розвиток у дослідженнях Л.Є. Гринина, А.В. Коротаєва, присвячених факторам і стадіям соціальної макроеволюції [2].

Водночас залишається багато невирішених питань, зокрема тих, які стосуються чинників формування та функціонування народних господарств напівпериферії в окремих регіонах, в тому числі в межах Європи.

Метою роботи є виявлення факторів, що впливають на розвиток економік країн напівпериферії Європи.

Результати дослідження. Концепція світ-системи розглядає обмежену в часі та просторі сукупність акторів, що мають економічні, соціальні, політичні та інші взаємозв'язки. Такі зв'язки утворюють ієрархічний порядок, що умовно ділиться на три зони: «ядро – напівпериферія – периферія» [12]. З економічної точки зору позиція кожного народного господарства у світ-системі визначається через переважаючого капіталомісткого чи трудомісткого типу виробництва, а економіку, що поєднує приблизно в однакових пропорціях обидва типи виробництва, відносять до напівпериферії. Напівпериферія – це аналітичний інструмент для оцінювання динаміки світової системи, а не описова категорія. Незважаючи на те, що країни напівпериферії підпорядковуються країнам ядра, на відміну від

периферії, у них є певні ресурси, щоби протистояти тиску ядра. Виконуючи функцію стабілізатора, напівпериферія є частиною циклічного оновлення світ-системи. Актори напівпериферії дотримуються стратегії експортної орієнтації, адже постачають у країни ядра корисні копалини та інші природні ресурси. Проте досить часто такі країни впроваджують різні інноваційні ідеї, тому підтримка та розвиток економіки знань можуть відіграти ключову роль у положенні країни в ієрархії світ-системи.

Основні відношення між елементами світ-системи описуються в таких економічних термінах, як «поділ праці», «інвестиції», «виробництво», «товарообмін», «торгівля». Розглянемо економічний потенціал країн напівпериферії Європи. У межах цієї частини світу до країн, що розвиваються, ПРООН відносить Албанію, Білорусь, Боснію і Герцеговину, Північну Македонію, Республіку Молдова, Сербію, Україну та Чорногорію [7].

Розглянемо фактори формування та функціонування економік країн напівпериферії Європи як сукупність таких окремих потенціалів, як природно-ресурсний, демографічний (трудоий), виробничий, фінансовий, інвестиційний, інноваційний. У табл. 1 систематизовано об'єктивні статистичні дані, що характеризують загальний рівень економічного розвитку та добробуту населення, стан ринку праці, інвестиційних та інноваційних процесів.

В умовах помірного клімату та врожайних сільськогосподарських угідь економіка країн напівпериферії Європи значною мірою покладається на первинний сектор.

В Албанії та Молдові сільськогосподарський сектор, на який припадають 38% та 32% зайнятого населення відповідно, але менше однієї чверті ВВП, обмежується дрібними сімейними підприємствами та натуральним господарством. До передумов, що спричинили таку ситуацію, можна віднести відсутність сучасного обладнання, проблеми з нормативно-правовою базою (зокрема, стосовно прав власності) та поширеність земельних ділянок, що використовуються нерационально [7; 9]. Албанія має найнижчий показник ВВП на душу населення у Півден-

ній Європі (5,372 тис. дол. США), а Молдова – у Східній Європі (3,300 тис. дол. США).

У Білорусі та Україні також розвинене сільське господарство. У складі колишнього Радянського Союзу ці країни мали розвинену промислову базу, але зараз вона застаріла та неефективна. Основними галузями промисловості Білорусі та України є машинобудування й металообробка, видобуток корисних копалин, хімічна й нафтохімічна промисловість, електроенергетика, легка й харчова, лісова й деревообробна промисловість. В Україні найбільша площа території та найвища кількість населення (відповідно, робочої сили), проте ВВП на душу населення чи не найнижчий, а показник рівня щастя найменший. Проте індекс інновацій в Україні найвищий серед розглянутих країн напівпериферії, а саме 37,4, що свідчить про потенціал країни розвивати четвертинний та п'ятинний сектори економіки, отже, покращувати економічну ситуацію.

Економіка Боснії і Герцеговини значною мірою покладається на експорт металів, енергії, текстилю та меблів, а також грошові перекази та іноземну допомогу. Децентралізований уряд перешкоджає координації та реформуванню економічної політики, а надмірна бюрократія та сегментований ринок стримують іноземні інвестиції [7; 9]. Економіка є однією з найменш конкурентоспроможних у регіоні (54,7). Високий рівень безробіття (32,62%) залишається найбільш серйозною макроекономічною проблемою.

У Чорногорії опорами економіки вважаються туризм, сільське господарство та енергетика. Проте використовується менше чвертини гідроенергетичного потенціалу цієї країни, хоча Чорногорія планує експортувати чисті енергоресурси [7; 9]. У Сербії економіка спирається на виробництво та експорт, переважно за рахунок іноземних інвестицій.

Складні податкові кодекси та ліцензійні вимоги, слабка судова система, корупція, недобросовісне виконання умов контрактів та майнових питань, а також застаріла інфраструктура створюють несприятливе бізнес-середовище у

Таблиця 1

Загальний рівень економічного розвитку та добробуту населення країн напівпериферії Європи

Показник	Білорусь	Україна	Молдова	Чорногорія	Сербія	Албанія	Боснія і Герцеговина	Північна Македонія
Площа території (тис. км ²)	207,600	603,550	33,851	13,812	77,474	28,748	51,197	25,713
Населення (млн. осіб)	9,449	43,733	4,033	0,628	8,737	2,877	3,280	2,083
Робоча сила (%)	46,22	40,95	36,89	44,79	41,64	38,97	35,98	44,72
Зайнятість у сільському господарстві (%)	10,6	15,3	32,2	7,9	17,1	38	16,5	16,1
Зайнятість у промисловості (%)	30,7	24,3	16,6	17	25,2	19,3	29,8	30,5
Зайнятість у сфері послуг (%)	58,7	60,4	51,2	75,1	57,7	42,7	53,7	53,4
ВВП на душу населення (тис. дол. США)	6,603	3,592	3,300	8,703	7,397	5,372	5,741	6,096
частка сільського господарства (%) у ВВП	8,1	12,2	17,7	7,5	9,8	21,7	6,8	10,9
частка промисловості (%) у ВВП	40,8	28,6	20,3	15,9	41,1	24,2	28,9	26,6
частка сфери послуг (%) у ВВП	51,1	60	62	76,6	49,1	54,1	64,3	62,5
Рівень безробіття (%)	0,2	8,7	4,3	15,35	9,7	11,6	32,62	16,6
Конкурентоспроможність	–	57,0	56,7	60,8	60,9	57,6	54,7	57,3
ІЛР	0,817	0,750	0,711	0,816	0,799	0,791	0,769	0,759
Рівень щастя	5,540	4,561	5,608	5,546	5,778	4,883	5,674	5,160
Індекс рівня освіти	0,837	0,797	0,708	0,797	0,783	0,758	0,706	0,697
Розмір ІІІ (млрд. дол. США)	1,273	3,043	0,593	0,454	4,281	1,208	0,516	0,476
Інновації (індекс)	32,1	37,4	35,5	37,7	35,7	30,3	31,4	35,3

Джерело: складено авторами за матеріалами джерел [3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11]

країнах напівпериферії Європи, що ускладнює залучення іноземних інвестицій (максимальний показник зафіксовано у Сербії, де він становить 4,281 млрд. дол. США, а мінімальний – у Чорногорії, а саме 0,454 млрд. дол. США, 2019 рік). Однак країни поступово проводять структурні економічні реформи, які необхідні для забезпечення довгострокового процвітання.

Відсоток зайнятих у сільському господарстві та частка сільського господарства у структурі ВВП досить високі, якщо порівнювати з країнами ядра, де ці показники складають менше 3%. Наприклад, у Німеччині в аграрному секторі економіки зайнято 1,4% робочої сили, що приносить 0,7% ВВП [3].

Загалом слід зазначити, що у країнах напівпериферії Європи відносно недорого та кваліфікована робоча сила (Індекс рівня освіти досить високий), тому ці країни напівпериферії можуть бути привабливими для впровадження нових розробок та нововведень за відносно невисоку плату.

У галузевій структурі економік зростає частка сфери послуг як за показником чисельності зайнятих (найменший показник зафіксовано в Албанії (42,7%), а найбільший – у Чорногорії (75,1%)), так і за показником у структурі ВВП (від 49,1% у Сербії до 76,6% у Чорногорії). Сфера послуг є чинником економічного зростання, оскільки, по-перше, послуги є складовою частиною споживчої функції; по-друге, соціально-культурні послуги впливають на накопичення людського капіталу; по-третє, послуги входять до функції експорту та впливають на зовнішній попит, отже, на темпи зростання ВВП. Проте сфера послуг поки не сягнула рівня, що характерний для високорозвинених країн. Серед основних недоліків сфери послуг слід відзначити відсутність сучасної інфраструктури, недостатній розвиток послуг у невеличких містечках, обмежений спектр послуг, що надаються, повільний розвиток малого та середнього бізнесу в цій сфері. Також слід відзначити низьку інноваційну складову частину в більшості галузей та значний обсяг тіньового ринку.

За Глобальним індексом конкурентоспроможності показники країн напівпериферії Європи перебувають приблизно на одному рівні: від 54,7 у Боснії і Герцеговини до 60,9 у Сербії, тоді як у країн ядра цей індекс перевищує 75 [9].

Задля виявлення наявності зв'язку між окремими показниками, що наведені в табл. 1, скористаємося формулою кореляційного аналізу (1):

$$r = \frac{1}{n} \cdot \frac{\sum (X - \bar{X}) \cdot (Y - \bar{Y})}{\sigma_x \cdot \sigma_y}, \quad (1)$$

де r – коефіцієнт кореляції: $-1 < r < 1$ (при $r = 0$ лінійної залежності між вибірками немає); $(X - \bar{X}) \cdot (Y - \bar{Y})$ – сума центральних відхилень; n – число спостережень; σ_x , σ_y – середньоквадратичні відхилення X та Y , що обчислюються за формулою:

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum (X - \bar{X})^2}{n}}. \quad (2)$$

Якщо зв'язок присутній, то чи викликає зростання одного параметра збільшення (позитивна кореляція) або зменшення (негативна) іншого? Кореляційний аналіз допомагає визначити, чи можна за величиною одного показника передбачити значення іншого.

У результаті обчислень у Microsoft Excel (рис. 1) ми виявили дуже високу залежність, яка підтверджує суттєвий взаємовплив зайнятості у сільському господарстві (%) та частки сільського господарства (%) у ВВП (0,940468), площі території та населення (0,983571); взаємозв'язок між зайнятістю у промисловості (%) та часткою промисловості (%) у ВВП (0,69071), а також між зайнятістю у сфері послуг (%) та часткою сфери послуг (%) у ВВП (0,574716) є середнім. Отже, для цих акторів важливу роль відіграє первинний сектор, що має загрозу переходу до статусу периферії. Слід зазначити, що існує висока залежність між ВВП на душу населення (тис. дол. США) та ІЛР (0,854112), що свідчить про доцільність розвитку людського капіталу, який може сприяти підвищенню рівня ВВП.

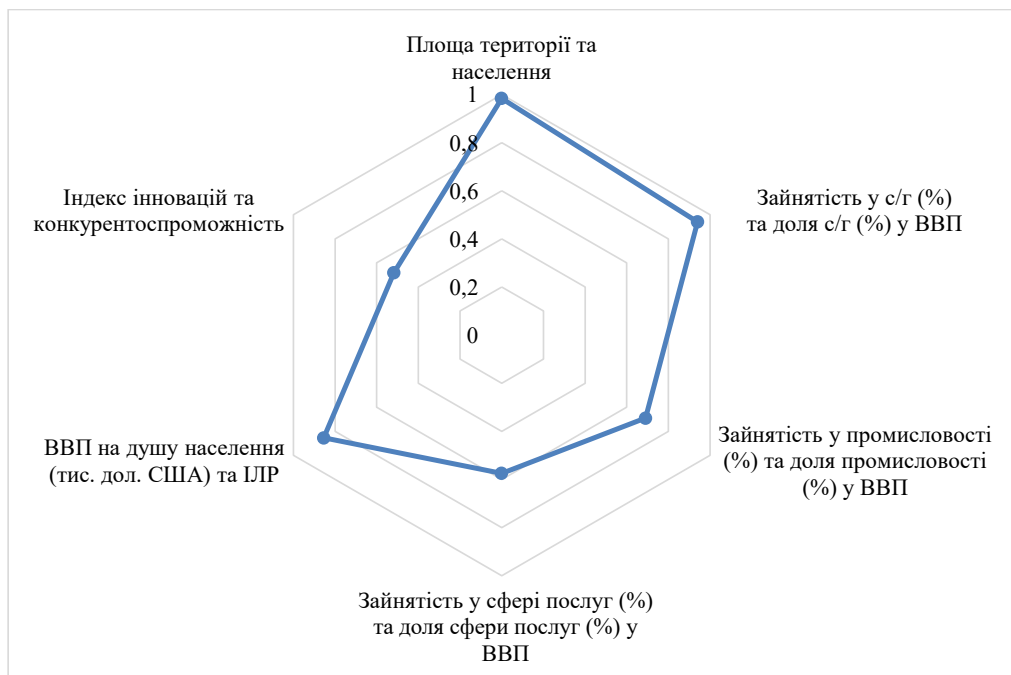


Рис. 1. Зв'язки між показниками

Джерело: розроблено авторами за матеріалами джерел [3; 4; 7; 9]

Залежність між Індексом інновацій та конкурентоспроможністю середня (0,517325), але за умови розвитку людського капіталу загалом та економіки знань зокрема взаємозалежність може стати високою, як у країн ядра.

В умовах глобалізації цим країнам напівпериферії Європи загрожує перехід до статусу периферії, тому вкрай важливо раціонально розвивати народні господарства так, щоб не стати ще більш залежними від ядра та інших більш розвинених країн напівпериферії. Головне завдання держав полягає в тому, щоб максимально повно та раціонально використовувати наявні економічні чинники, щоб орієнтувати економічне зростання на реалізацію інтересів усього населення.

Висновки. Напівпериферія – це перехідне положення до ядра чи периферії, завдяки якому можна проаналізувати зміни у світ-системі та виявити чинники, що сприяли їм. Країни напівпериферії – це актори, які колись відповідали загальній структурі ядра (колишні лідери, що втратили гегемонію) або які пробиваються через периферійні обмеження розвитку.

Суперництво акторів світ-системи завжди було вирішальним фактором розвитку напівпериферії.

До факторів формування та функціонування економіки країн напівпериферії Європи належать такі.

1) Обмежені та вичерпні запаси природних ресурсів. Оскільки країни напівпериферії Європи є аграрно-індустріальними державами, то наявність корисних копалин та сільськогосподарської продукції відіграє важливу роль у народних господарствах цих країн.

2) Збільшення чисельності населення, обсягів трудових ресурсів. Важливо підвищувати якість людського капіталу, який буде сприяти покращенню економічного стану, а також запобігати відтоку мізків.

3) Збільшення концентрації капіталу в межах національного господарства, що сприяє розширенню обсягів і масштабів виробництва, залучає інвестиції в економіку знань та людський капітал.

4) Науково-технічна революція, що є однією з передумов економічного зростання.

Список використаних джерел:

1. Голіков А.П. Економіко-математичне моделювання світогосподарських процесів : навчальний посібник. Київ : Знання, 2009. 222 с.
2. Гринин Л.Е., Коротаев А.В. Социальная макроэволюция: Генезис и трансформации Мир-Системы. Москва : Либроком, 2009. 568 с.
3. Central Intelligence Agency. *The World of Factbook*. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xx.html> IMFY INFORMATION (дата звернення: 31.05.2020).
4. Employment Rate. *Trading Economics*. URL: <https://tradingeconomics.com/country-list/employment-rate> (дата звернення: 31.05.2020).
5. Foreign Direct Investment 2019. *The World Bank*. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD> (дата звернення: 06.06.2020).
6. Global Innovation Index 2019 rankings. *GLOBAL INNOVATION INDEX*. 2019. URL: <https://nonews.co/wp-content/uploads/2019/08/gii2019.pdf> (дата звернення: 06.06.2020).
7. Human Development Report 2019. *United Nations Development Programme*. 2019. URL: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2019.pdf> (дата звернення: 06.06.2020).
8. IMF COUNTRY INFORMATION. *International Monetary Fund*. URL: <https://www.imf.org/en/countries#U> (дата звернення: 06.06.2020).
9. The Global Competitiveness Report 2019. *World Economic Forum*. 2019. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (дата звернення: 06.06.2020).
10. Total Population by Country 2020. *World Population Review*. URL: <https://worldpopulationreview.com/countries> (дата звернення: 06.06.2020).
11. Unemployment Rate. *Trading Economics*. URL: <https://tradingeconomics.com/country-list/unemployment-rate?continent=europe> (дата звернення: 06.06.2020).
12. Wallerstein I. The modern world-system I: capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century. New York : Academic Press, 2007. 412 p.

References:

1. Gholikov A.P. (2009) *Ekonomiko-matematychne modeljuvannja svitogospodarsjkykh procesiv : navch. posib* [Economic and mathematical modeling of world economic processes : tutorial]. Kyiv: Znannja. (in Ukrainian)
2. Ghrynyn L.E., Korotaev A.V. (2009) *Sotsial'naya makroevolyutsiya: Genезis i transformatsii Mir-Sistemy* [Social Macroeolution: Genesis and Transformation of the World-System]. Moscow: Librokom. (in Russian)
3. Central Intelligence Agency. *The World of Factbook*. Available at: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xx.html> (accessed 31 May 2020).
4. Trading Economics. *Employment Rate*. Available at: <https://tradingeconomics.com/country-list/employment-rate> (accessed 31 May 2020).
5. The World Bank (2019) *Foreign Direct Investment 2019*. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD> (accessed 6 June 2020).
6. *Global Innovation Index* (2019). Available at: <https://nonews.co/wp-content/uploads/2019/08/gii2019.pdf> (accessed 6 June 2020).
7. United Nations Development Programme (2019) *Human Development Report*. Available at: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2019.pdf> (accessed 6 June 2020).
8. International Monetary Fund. *IMF COUNTRY INFORMATION*. Available at: <https://www.imf.org/en/countries#U> (accessed 6 June 2020).
9. World Economic Forum (2019) *The Global Competitiveness Report*. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (accessed 6 June 2020).
10. World Population Review (2020) *Total Population by Country 2020*. Available at: <https://worldpopulationreview.com/countries> (accessed 6 June 2020).
11. Trading Economics. *Unemployment Rate*. Available at: <https://tradingeconomics.com/country-list/unemployment-rate?continent=europe> (accessed 6 June 2020).
12. Wallerstein I. (2007) *The modern world-system I: capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century*. New York: Academic Press.

ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАН ПОЛУПЕРИФЕРИИ ЕВРОПЫ

Аннотация. В статье освещена деятельность народных хозяйств как актеров мир-системы. Исследовано, что страны полупериферии Европы сохраняют стратегию экспортной ориентации, ведь поставляют сырье в страны ядра и могут выступать источником различных инновационных изменений. Систематизированы показатели, определяющие общий уровень экономического развития. Проанализирована их взаимосвязь с уровнем социального развития. Построен график, который отражает результаты корреляционного анализа отдельных показателей, касающихся функционирования народных хозяйств полупериферии. Определены системные факторы, оказывающие наибольшее влияние на функционирование и прогресс экономики стран полупериферии Европы. Выделены отдельные внутренние проблемы рассмотренных государств, которые тормозят развитие и могут вызвать переход актера в категорию периферии.

Ключевые слова: экономика знаний, экономическое развитие, Европа, инновации, человеческий капитал, полупериферия.

FACTORS OF FORMATION AND FUNCTIONING OF ECONOMY OF THE SEMI-PERIPHERY COUNTRIES OF EUROPE

Summary. The article highlights the activities of national economies as actors of the world-system. The concept of “world-system” explores a limited in time and space set of actors which have economic, social, political and other correlation. As each of the actors has its own level and pace of development, a hierarchy is formed: “core – semi-periphery – periphery”. The article deals with the theoretical foundations of the world-system, in particular semi-periphery, and the systematization of different views on this concept. It is proven that the countries of the semi-periphery of Europe retain the export orientation strategy: they supply raw materials to the “core” countries and, at the same time, they can act as a source of various innovative changes. That is why the study of the factors that determine the development vector of the national economies is an urgent topic. The article suggests a scientific approach to estimating the level of development of actors. For the reason the factors of formation and functioning of the semi-periphery countries of Europe are examined as a set of such individual potentials as: natural resource; demographic (labor), production, financial, investment, innovation. The authors of the article collected and analyzed the objective statistical data characterizing the general level of economic development and wellbeing of the population, the labor market, investment and innovation processes. In order to determine the relationship between the individual indicators that relate to the functioning of the national economies of the semi-periphery, calculations were performed using the correlation analysis formula. The results of calculation are set out in the graph. The systemic factors that have the greatest influence on the functioning and progress of the economies of the semi-periphery countries of Europe have been determined. Separate internal problems of the actors reviewed. These problems hinder development and can cause the situation when an actor changes semi-periphery to the category of the periphery. The strengths and the potential prospects of the semi-periphery countries of Europe are indicated.

Key words: semi-periphery, economic development, Europe, human capital, innovation, knowledge economy.

Кухарик В. В.
кандидат економічних наук,
асистент кафедри міжнародних економічних відносин
та управління проектами
Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки

Kukharyk Viktoriia
PhD in Economics,
Assistant of International Economic Relations
and Project Management Department
Lesia Ukrainka Eastern European National University

СТАТИСТИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ ПРАЦІ ЄС У 2007–2019 РР.

Анотація. У статті здійснено статистичне дослідження ринку праці ЄС з 2007 по 2019 рр. Встановлено, що після фінансово-економічної кризи 2008 р. почали поступово з'являтися ознаки погіршення ринку праці ЄС. Аналіз показав, що рівень безробіття зростає нерівномірно в країнах-членах ЄС. Відзначено, що причинами відмінностей у рівнях безробіття є те, що криза на національні економіки вплинула по-різному, а також є додаткові економічні, інституційні та політичні фактори, які пояснюють різну реакцію безробіття на економічну діяльність. Встановлено, що ознаки поліпшення ринку праці почали з'являтися лише після позитивного зростання економіки ЄС. Акцентовано увагу на тому, що перспективи ринку праці ЄС пов'язані з перспективами середньострокового економічного зростання, продуктивності, підтримки інвестицій, а також довгостроковими тенденціями, включаючи старіння населення тощо.

Ключові слова: ринок праці, рівень зайнятості, рівень безробіття, Європейський план економічного відновлення, довготривале безробіття.

Вступ та постановка проблеми. Після фінансово-економічної кризи 2008 р. в ЄС загострилися проблеми безробіття. Така ситуація була наслідком багатьох причин, зокрема зниження темпів економічного зростання, негативних демографічних і міграційних тенденцій, уповільнення структурних змін економіки країн-членів ЄС. Саме тому в ЄС пріоритетна увага приділяється питанням підвищення рівня зайнятості, а однією з головних цілей стратегії ЄС 2020 р. було зростання зайнятості населення на рівні ЄС до 2020 р. на 75%, тому співтовариство впевнено рухалося у цьому напрямі. Важливим науковим завданням є дослідження розвитку ринку праці ЄС у післякризовий період та нині, а також його стану та тенденцій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням особливостей ринку праці ЄС займалося чимало зарубіжних і вітчизняних учених, зокрема К. Армстронг, М. Барінова, Д. Вінкот, Х. Дент, Г. Еспінг-Андерсен, П. Регнард, А. Сапір, Я. Столярчук, С. Сіденко, Дж Хопкін. Незважаючи на значні напрацювання, дослідження вищезазначеної проблематики є актуальним нині, оскільки подолання безробіття й підвищення рівня зайнятості в ЄС є нагальними питаннями та потребують подальших досліджень і напрацювань.

Метою роботи є статистичний аналіз ринку праці ЄС, визначення особливостей його функціонування, сучасних тенденцій та перспектив розвитку тощо.

Результати дослідження. Фінансово-економічна криза (відома як Велика рецесія) 2008 р. вплинула на те, що зростання ВВП у ЄС сильно уповільнилося, а саме з 2,9% у 2007 р. до 0,9% у 2008 р. [1, с. 9]. Цього ж року почали поступово з'являтися ознаки погіршення ринку праці. Проте повний вплив кризи на зайнятість та безробіття спостерігається лише у 2009 р. (рис. 1, 2).

В умовах кризи важливо звертати увагу одночасно на рівень зайнятості та рівень безробіття. Рис. 2 демонструє рівень безробіття у 2007–2019 рр. у всіх країнах ЄС.

За даними Європейської комісії, у 2009 р. загальна зайнятість ЄС зменшилась на 0,8 відсоткові пункти (в. п.)

порівняно з докризовим періодом (2007 р.). Динаміка зайнятості в країнах-членах ЄС різнилася залежно від того, наскільки сильно та швидко вони постраждали від кризи. Лише вісім держав-членів ЄС, а саме Польща (+2,2 в. п.), Німеччина (+1,3 в. п.), Нідерланди (+1 в. п.), Люксембург (+0,8 в. п.), Австрія (+0,6 в. п.), Болгарія, Мальта (по +0,4 в. п.) та Хорватія (+0,3 в. п.), мали зростання зайнятості вище, ніж у 2007 р. У всіх інших країнах спостерігалось уповільнення цього показника, найбільше зниження зафіксовано в Латвії (-8,6 в. п.), Ірландії (-7,1 в. п.), Іспанії (-0,5 в. п.), Естонії (-6,9 в. п.), Литві та Іспанії (по -5,7 в. п.) [2].

Загальний рівень безробіття ЄС у 2009 р. збільшився на 1,8% порівняно з 2007 р. Динаміка рівня безробіття в країнах-членах ЄС також різнилася залежно від того, наскільки сильно та швидко вони постраждали від кризи. Лише у чотирьох державах-членах ЄС, а саме Польщі (-1,5 в. п.), Німеччині (-1,3 в. п.), Хорватії (-0,6 в. п.) та Болгарії (-0,1 в. п.), рівень безробіття був нижчим у 2009 р., ніж у 2007 р. У всіх інших країнах спостерігалось збільшення рівня цього показника, найбільше зростання зафіксовано в Латвії (+11,4 в. п.), Іспанії (+9,7 в. п.), Литві (+9,5 в. п.), Естонії (+8,9 в. п.) та Ірландії (+7,6 в. п.), що є державами, в яких криза мала дуже сильний вплив уже в 2008 р. У 2009 р. найвищий показник безробіття спостерігався в Іспанії (17,9%), тоді як у Нідерландах він був найнижчим (4,4%) [3].

Після кризи, відповідно до рекомендацій Європейського плану економічного відновлення (грудень 2008 р.), діяльність з реформування зосереджувалася на підтримці сукупного попиту, зайнятості та доходів для зменшення соціальних труднощів, викликаних кризою, і водночас полегшення переходу на нові робочі місця [4, с. 34].

До першого кварталу 2010 р. більшість держав-членів ЄС вийшла з рецесії. Проте відновлення в ЄС залишалось нерівномірним. Стійке зростання економіки зі ставками 3% і вище було зареєстровано лише в Німеччині, Польщі та деяких інших експортно орієнтованих країнах, тоді як у Греції, Ірландії та Румунії ситуація продовжувала залишатися

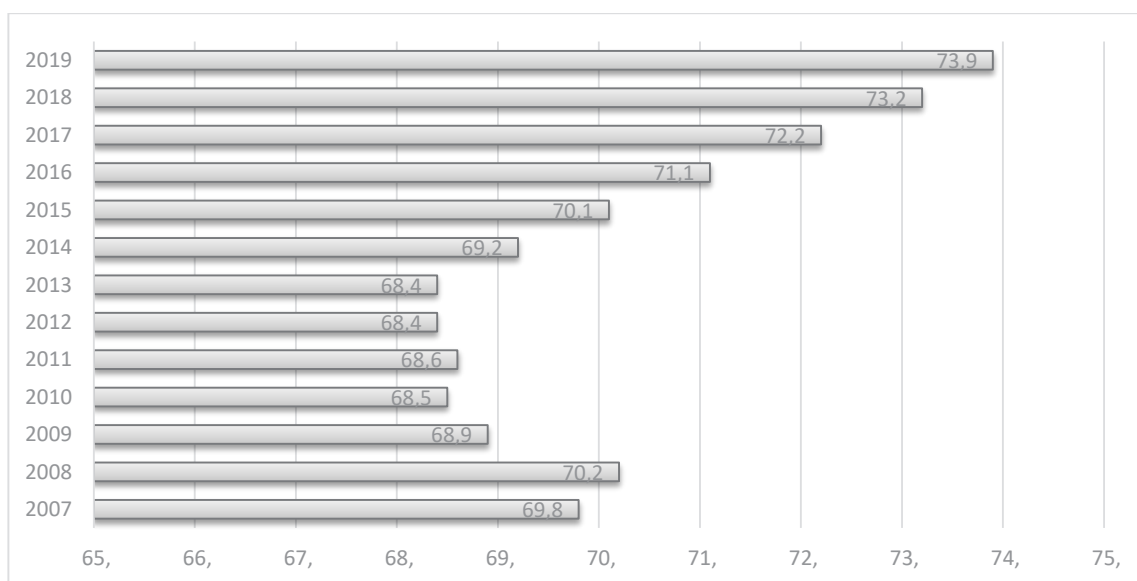


Рис. 1. Динаміка зайнятості в ЄС-28 у 2007–2019 рр., % [2]

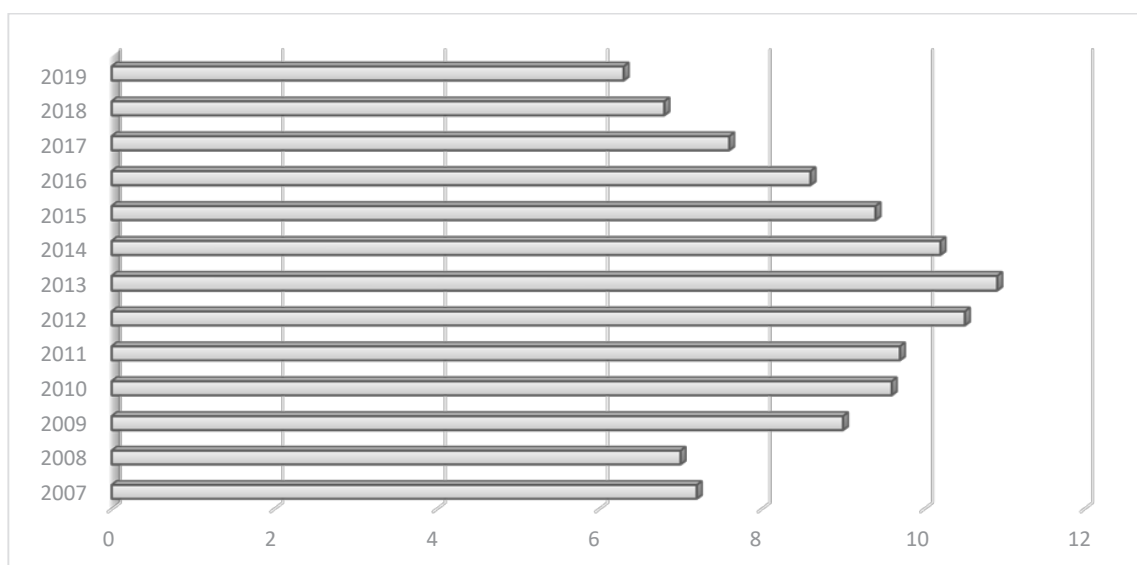


Рис. 2. Динаміка безробіття в ЄС-28 за 2007–2019 рр., % [3]

негативною [4, с. 20]. Однак, незважаючи на відновлення економічного зростання в більшості країн ЄС, у сфері зайнятості показники були гіршими. Так, зростання цього показника загалом фіксувалось у країнах з кращими показниками економічного відновлення, а саме на Мальті (+1,1 в. п.), у Німеччині (+0,8 в. п.), Австрії (+0,5 в. п.), Бельгії та Люксембурзі (по +0,3 в. п.). Для всіх інших країн характерним є зниження темпів, найбільше зменшення зафіксовано в Болгарії (-4,1 в. п.), Естонії (-3,2 в. п.), Литві (-2,7 в. п.), Ірландії (-2,5 в. п.), Латвії (-2,3 в. п.) та Хорватії (-2,1 в. п.) [2]. Така нерівномірна динаміка зайнятості серед держав-членів ЄС спостерігається через відмінності в структурі економіки, загальних (галузевий склад зайнятості, прибутковості корпорацій тощо) та політичних умовах.

У період з другого кварталу 2008 р. до середини 2010 р. рівень безробіття збільшився більш ніж на 6,7 млн. осіб (до 9,7%), [5]. У 2010 р. цей показник у більшості держав-членів ЄС залишався на рівні вище докризового рівня,

незважаючи на відновлення обсягів виробництва [4, с. 20]. Показники безробіття почали падати в першій половині 2010 р. лише у трьох країнах, таких як Німеччина (-0,6 в. п.), Австрія та Люксембург (по -0,5 в.п.). У всіх інших країнах рівень безробіття продовжував зростати, одним з найвищих він залишався в Іспанії (19,9%), Латвії (19,5%), Литві (17,8%) та Естонії (16,7%) [3].

Важливими особливостями зростання дисперсії в рівнях безробіття є те, що криза на національні економіки вплинула по-різному, а також є додаткові економічні, інституційні та політичні фактори, які пояснюють різну реакцію безробіття на економічну діяльність тощо.

Є очевидним, що держави-члени ЄС розробили заходи задля стабілізації ситуації. Реформи були зосереджені на поверненні безробітних на роботу та зменшенні тривалого безробіття. Так, у 2010 р. було реорганізовано державні служби зайнятості (Литва, Люксембург, Ірландія), збільшено штат кадрів (Іспанія, Швеція), розроблено нові

стратегії для поліпшення відповідності та надання високоякісної допомоги шляхом її адаптації до конкретних клієнтів (наприклад, молоді, людей похилого віку та тривалих безробітних). Також було вжито цільових заходів, які мали на меті або залишити людей похилого віку зайнятими, або допомогти їм перейти на роботу з легшими обов'язками (Бельгія, Люксембург). Крім того, були розроблені заходи з реінтеграції для тих, хто втратив роботу в одному секторі, що полягали в допомозі працевлаштуватися в іншому сегменті (Ірландія, Люксембург). У Нідерландах та Швеції було вжито заходів щодо повернення інвалідів до роботи. Реформи були спрямовані також на заохочення безробітних працювати без втрати допомоги по безробіттю. Такі заходи стосувалися підтримки довготривалих безробітних та безробітних, які або створили власний бізнес з низьким рівнем доходу, або були зайняті неповний робочий день (Словаччина, Португалія, Німеччина, Словенія). У деяких країнах було вжито нових заходів щодо реформування системи охорони праці (наприклад, Іспанія, Португалія та Греція) [4, с. 34–35].

Головними пріоритетами на ринку праці у 2010–2011 рр. у державах-членах ЄС було введення пільг у сферах зайнятості (наприклад, податкові стимули та пільгові системи, гнучкий графік роботи); пенсійні реформи (пенсійний вік, достроковий вихід на пенсію) та стратегії навчання протягом усього життя, що стимулювали людей похилого віку залишатися активними; системи допомоги по безробіттю; реформи трудового законодавства тощо [4, с. 36].

У 2012 р. спад економічної активності в ЄС відбувався паралельно з падінням зайнятості та зростанням рівня безробіття. У деяких вразливих країнах (Греція, Португалія, Іспанія) частка незадоволених працівників у загальній кількості неактивного населення різко зросла порівняно з попереднім роком. З огляду на затяжну економічну кризу ставки зайнятості в ЄС залишалися низькими, а рівень безробіття продовжував зростати до початку 2013 р., коли досяг свого найвищого показника (10,9%) та в більшості країн залишався дуже високим. Дисперсія безробіття в різних країнах зростала. Різниця у зайнятості та динаміці безробіття значною мірою відображала відмінності у зростанні ВВП, але незначну роль відігравали різні реакції національних ринків праці на економічну діяльність. Зростання економіки ЄС стало позитивним у другому кварталі 2013 р., наступними були ознаки поліпшення ринку праці. Хоча в першому кварталі 2013 р. спостерігалися падіння зайнятості та зростання рівня безробіття, через кілька місяців з'явилися ознаки припинення цього процесу [6, с. 18]. На таку тенденцію вплинуло перш за все зниження рівня безробіття, яке було зафіксовано в Латвії (-3,1 в. п.), Ірландії (-1,7 в. п.), Литві (-1,6 в. п.), Естонії (-1,4 в. п.), Угорщині (-0,8 в. п.), Німеччині (-0,2 в. п.) та на Мальті (-0,1 в. п.). Значним погіршенням ринку праці характеризувалися Кіпр (+4 в. п.), Нідерланди (+1,5 в. п.) та Словенія (+1,2 в. п.). Найвищими залишалися показники у Греції (27,5%), Іспанії (26,1%), Хорватії (17,4%), Португалії (16,4%) та на Кіпрі (15,9%) [3].

Таким чином, показники безробіття у 2013 р. підтверджують, що ситуація на ринку праці залишалася напруженою, але з ознаками уповільнення темпів зростання безробіття.

У 2012–2013 рр., окрім стимулювання попиту на робочу силу та активізації безробітних, підвищена увага приділялася підтримці регулювання ринку праці, зайнятості молоді, отже, подоланню структурних слабкостей та дисбалансів [6, с. 55].

Отже, проведений аналіз підтверджує, що після кризи 2008 р. безробіття в ЄС припинило зростати у 2013 р., з того

часу воно почало знижуватися та продовжувалося більш швидкими темпами протягом 2014–2015 рр. (на 0,8% та 0,9% відповідно). Рівень безробіття хоча й знизився, проте залишався ще високим (10,2% у 2014 р., 9,4% у 2015 р.) [7].

Ринки праці дуже швидко реагували на поступове покращення економічної ситуації.

У 2014 р. тенденції на ринку праці в країнах ЄС перестали розходитися: безробіття почало зменшуватися також у країнах, де вплив кризи на національні економіки був значним, а саме у Греції (-1 в. п.), Іспанії (-1,6 в. п.), Хорватії (-0,2 в. п.) та Португалії (-2,3 в. п.), хоча рівень безробіття в цих країнах все ще залишався найвищим [3].

З 2014 по 2017 рр., відповідно до офіційних даних Європейської Комісії, рівень зайнятості населення у ЄС-28 збільшився з 69,2% до 72,2%. Проте у країнах спостерігаються різні ситуації на ринку праці. Так, рівень зайнятості у період, що спостерігається, збільшився у всіх країнах, за винятком Данії (-0,5 в. п.). Найбільше зростання спостерігається в Угорщині, де рівень зайнятості зріс на 6,6 в. п., а саме з 66,7% у 2014 р. до 73,3% у 2017 р., Португалії (показник зріс на 5,8 в. п.), Словенії (на 5,7 в. п.).

Однією з головних цілей стратегії ЄС 2020 р. було зростання зайнятості населення на рівні ЄС до 2020 р. на 75%, тому співтовариство впевнено рухалося у цьому напрямі. Так, у 2019 р. рівень зайнятості в ЄС-28 становив 73,9%, будучи найвищим середньорічним показником за всю історію ЄС. Проте існують відмінності між країнами. Так, наприклад, цей показник лише у п'яти країнах ЄС перевищив 80%, а саме у Швеції (82,1%), Німеччині (80,6%), Чехії (80,3%), Естонії (80,2%) та Нідерландах (80,1%). Ще у 13 державах-членах ЄС показник зайнятості становив 75% або вище.

З іншого боку, рівень зайнятості був далеким від мети ЄС, тобто нижче 70%, у Румунії (70,9%), Бельгії (70,5%), Іспанії (68%), Хорватії (66,7%), Італії (63,5%). Найнижчий показник зафіксовано у Греції, а саме 61,2% [2].

У вересні 2019 р. рівень безробіття впав до найнижчого рівня з початку 2000 рр., а саме 6,3% та 7,5% у ЄС та Єврозоні відповідно. Відповідно до цього, рівень безробіття продовжував зменшуватися практично у всіх державах-членах. Проте найвищий показник у 2019 р. був зафіксований у Греції (17,3%) та Іспанії (14,1%). З іншого боку, найнижчий рівень безробіття спостерігався в Чехії (2%), Німеччині (3,2%) та Польщі (3,3%). У 2019 р. цей показник у ЄС знизився до 6,3%, що менше докризового рівня 2008 р. (7%) [3].

Продовження сприятливого розвитку економічної ситуації, ринку праці та доходів домогосподарств у 2017 р. привело до поліпшення соціальної ситуації [8, с. 22].

Проте виклики європейській економіці зберігаються, особливо у державах-членах, що найбільше постраждали від кризи, де зберігаються великі відмінності в ефективності ринку праці тощо.

Ще одним викликом для ЄС стала пандемія COVID-19. За підрахунками Євростату, у березні 2020 р. 14,141 млн. чоловіків та жінок у ЄС-27, зокрема 12,156 млн. у Єврозоні (Euro Area (EA)-19), були безробітними. Порівняно з лютом 2020 р. кількість безробітних збільшилась на 241 тис. в ЄС та на 197 тис. у Єврозоні.

У березні 2020 р., тобто тоді, коли відбувалося широке вжиття стримуючих заходів COVID-19 державами-членами зони Євро, рівень безробіття склав 7,4% порівняно із 7,3% в лютому 2020 р., рівень безробіття в ЄС склав 6,6% у березні 2020 р. порівняно з 6,5% у лютому 2020 р.

Нинішня економічна криза нівелювала значну частину прогресу, досягнутого в Європі з 2000 р. Очікується, що безробіття в усьому ЄС зросте до 9% у 2020 р. внаслідок пандемії коронавірусу та карантинних заходів, вжитих

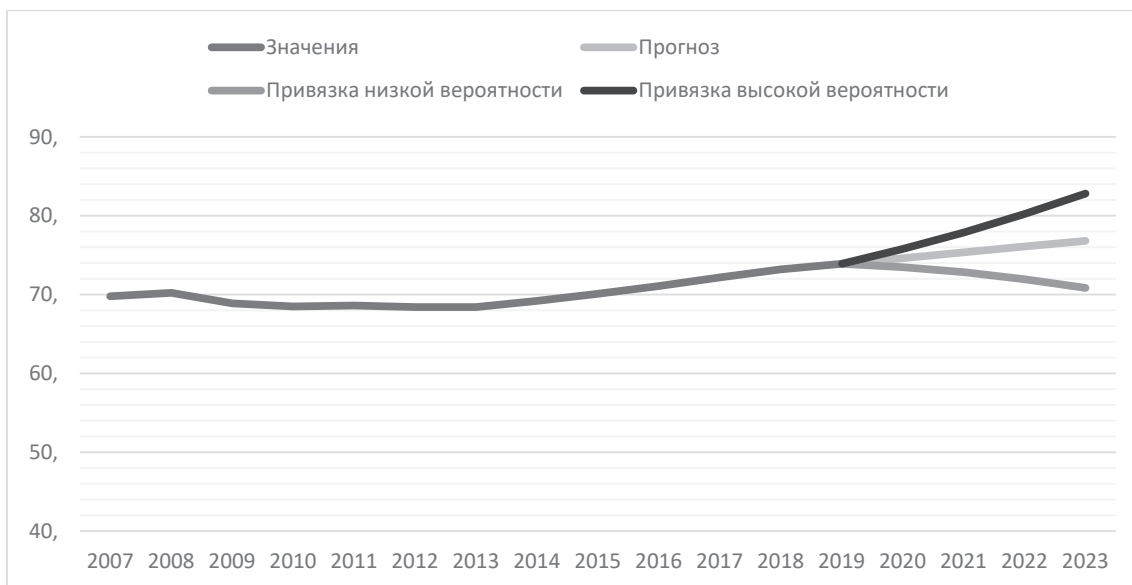


Рис. 3. Прогноз рівня зайнятості в ЄС у 2020–2023 рр.

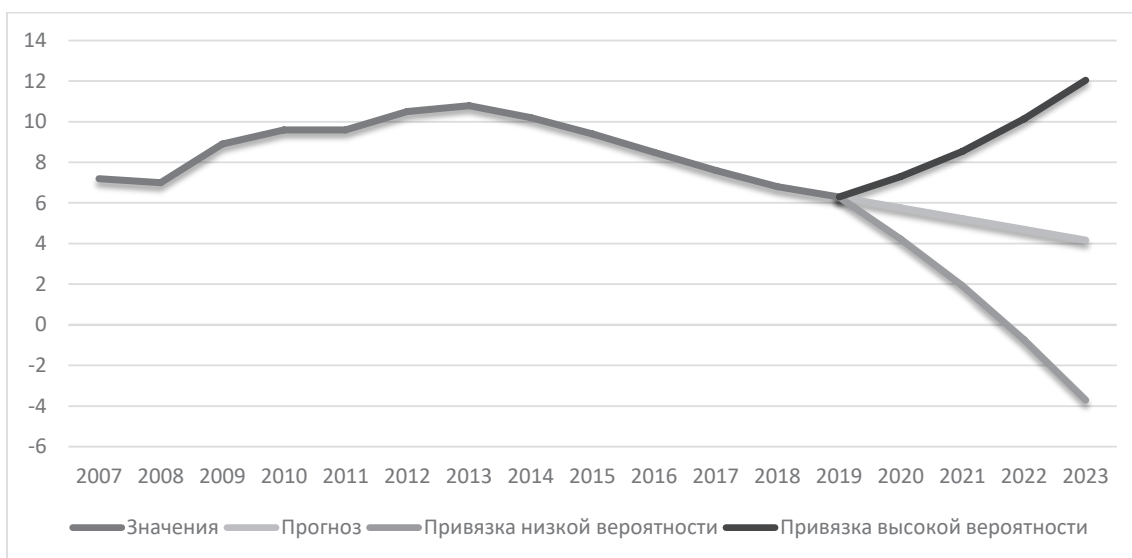


Рис. 4. Прогноз рівня безробіття в ЄС у 2020–2023 рр.

національними урядами. Передбачається, що серед європейських країн найвищий рівень безробіття буде у Греції (19,9%), Іспанії (18,9%), тоді як у Німеччині буде найнижчий рівень (4%) [9].

Відповідно до оцінок консалтингової фірми “McKinsey”, рівень безробіття в ЄС-27 досягне максимального рівня 7,6% у 2020 р. Однак за найгіршого сценарію безробіття може досягти свого піку у 2021 р., перебуваючи на рівні 11,2%, тоді як відновлення до рівня 2019 р. відбудеться у 2024 р. [10].

Спробуємо спрогнозувати, як буде розвиватися ринок праці ЄС у найближчі три роки (рис. 3, 4).

Прогноз пропонує три варіанти, такі як прогноз, висока ймовірність, низька ймовірність.

Прогноз низької ймовірності переконливо доводить, що з 2020 р. рівень зайнятості буде зменшуватися.

Щодо прогнозу рівня безробіття, то нині справджується прогноз високої ймовірності, тобто з 2020 р. рівень безробіття підвищується.

Очевидно, що наш прогноз збігається з найгіршим сценарієм консалтингової фірми “McKinsey”.

Висновки. Проаналізовані дані Європейської комісії свідчать про те, що не відразу після закінчення кризи спостерігається поліпшення умов на ринку праці в ЄС. Так, у 2011–2013 рр. рівень безробіття стабільно збільшувався, досягнувши рекордного рівня 10,9%. Важливу роль відіграли демографічні чинники, пов'язані зі старінням населення та зовнішньою мобільністю молоді. З 2014 р. рівень почав знижуватися, що зумовлено зростанням ВВП, динамічним приватним споживанням, покращенням очікувань учасників ринку та створенням сприятливих умов праці, а також структурними реформами. Швидкі темпи відновлення економічного зростання у ЄС у 2017–2018 рр. позитивно вплинули на умови на ринку праці, які теж продовжували покращуватися у цей період. Перспективи ринку праці ЄС пов'язані з перспективами середньострокового економічного зростання, продуктивності, підтримки інвестицій, а також довгостроковими тенденціями, включаючи старіння населення.

References:

1. Labour market and wage developments in 2008. Available at: http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/pages/publication16040_en.pdf (accessed 20 August 2020).
2. Employment rate by sex, age group 20-64. Available at: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/-/t2020_10&lang=en (accessed 25 August 2020).
3. Total unemployment rate, %. Available at: <https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/download.do?tab=table&plugin=1&language=en&pcode=tps00203> (accessed 25 August 2020).
4. Labour Market Developments in Europe, 2011. Available at: http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2011/pdf/ee-2011-2_en.pdf (accessed 19 August 2020).
5. Longer-term unemployment trends. Available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Unemployment_statistics#Recent_developments (accessed 25 August 2020).
6. Labour Market Developments in Europe, 2013. Available at: http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2013/pdf/ee6_en.pdf (accessed 21 August 2020).
7. Labour Market and Wage Developments in Europe 2015. Available at: <https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=14290&langId=en> (accessed 21 August 2020).
8. Employment and Social Developments in Europe 2018 – Full report. Chapter 1 – Main employment and social developments. Available at: <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=738&langId=en&pubId=8110&furtherPubs=yes> (accessed 25 August 2020).
9. Unemployment rate forecasts in Europe 2020–2021. Available at: <https://www.statista.com/statistics/1115276/coronavirus-european-unemployment> (accessed 29 August 2020).
10. McKinsey predicts near doubling of unemployment in Europe. Available at: <https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-eu-jobs/mckinsey-predicts-near-doubling-of-unemployment-in-europe-idUSKBN2210UZ> (accessed 30 August 2020).

СТАТИСТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА ТРУДА ЕС В 2007–2019 ГГ.

Аннотация. В статье осуществлено статистическое исследование рынка труда ЕС с 2007 по 2019 г. Установлено, что после финансово-экономического кризиса 2008 г. начали постепенно появляться признаки ухудшения рынка труда ЕС. Анализ показал, что уровень безработицы рос неравномерно в странах-членах ЕС. Отмечено, что причинами различий в уровнях безработицы является то, что кризис на национальные экономики повлиял по-разному, а также являются дополнительные экономические, институциональные и политические факторы, которые объясняют разную реакцию безработицы на экономическую деятельность. Установлено, что признаки улучшения рынка труда стали появляться только после положительного роста экономики ЕС. Акцентировано внимание на том, что перспективы рынка труда ЕС связаны с перспективами среднесрочного экономического роста, производительности, поддержки инвестиций, а также долгосрочными тенденциями, включая старение населения и т. п.

Ключевые слова: рынок труда, уровень занятости, уровень безработицы, Европейский план экономического восстановления, долговременная безработица.

STATISTICAL SURVEY OF THE EU LABOR MARKET IN 2007–2019

Summary. The paper is devoted to the statistical survey of the EU labor market from 2007 to 2019. The signs of deterioration of the EU labor market began to appear gradually after the financial and economic crisis in 2008. That is why in the EU priority is given to increasing employment, and it is one of the main goals of the EU 2020 strategy. It is noted that the reforms focused on supporting aggregate demand, employment and income to reduce the social hardships caused by the crisis, facilitating the transition to new jobs. The main priorities of the labor market of the EU member states during the crisis have been identified: the introduction of benefits in the field of employment (tax incentives and benefits systems, flexible work schedule); pension reforms (retirement age, early retirement) and lifelong learning strategies that have encouraged older people to remain active; unemployment benefits systems; labor law reforms, etc. The analysis showed that the unemployment rate was growing unevenly in the EU member states. It is noted that there are such reasons for the differences in unemployment rates: the crisis has affected national economies to varying degrees. It is noted that there are additional economic, institutional and political factors that explain the different reactions of unemployment to economic activity. It is established that signs of the labor market improvement began to appear only after the positive growth of the EU economy. It is noted that although the favorable development of the economic situation, labor market and household income, led to an improvement in the social situation, the challenges to the European economy and labor market still remain, among them – the COVID-19 pandemic. It is noted that the current economic crisis has leveled much of the progress made in Europe since 2000. Unemployment across the EU is expected to rise as a result of the coronavirus pandemic and quarantine measures taken by national governments. Emphasis is placed on the fact that the prospects of the EU labor market are related to the prospects of medium-term economic growth, productivity, investment support, as well as long-term trends, including population aging and so on.

Key words: labor market, employment rate, unemployment rate, European Economic Recovery Plan, long-term unemployment.

Левченко А. І.

*аспірантка кафедри міжнародних фінансів
Київського національного економічного університету
імені Вадима Гетьмана*

Levchenko Anhelina

*Postgraduate Student of the International Finance Department
Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman*

ПРОБЛЕМА ДИВЕРСИФІКАЦІЇ ДЖЕРЕЛ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНСТИТУТІВ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА КРАЇН ЄВРОПИ

Анотація. Статтю присвячено дослідженню основних тенденцій та аспектів фінансування інститутів громадянського суспільства як невід'ємної складової частини побудови та формування демократичної держави. Автором на основі статистичної інформації та досліджень міжнародних організацій проаналізовано європейський досвід диверсифікації джерел фінансового забезпечення організацій третього сектору на прикладі таких країн Європи, як Ірландія, Чехія, Естонія та Швеція. Досліджено галузеву структуру фінансової спрямованості надходжень інститутів громадянського суспільства та виявлено основні сфери державного фінансування. Висвітлено вітчизняні реалії фінансової підтримки організацій третього сектору. Здійснено компаративний аналіз забезпечення фінансової стійкості ІГС та запропоновано шляхи вирішення проблеми диверсифікації джерел фінансування організацій третього сектору у досліджуваних країнах.

Ключові слова: інститути громадянського суспільства, демократична держава, фінансова стійкість, організації третього сектору, фінансова підтримка, джерела фінансового забезпечення, тенденції.

Вступ та постановка проблеми. Фінансування інститутів громадянського суспільства (ІГС), що функціонують на глобальному чи регіональному рівні, є значно складнішим, ніж фінансування національних ІГС. Слід зазначити, що кожна країна має власні методи фінансування інститутів громадянського суспільства та особливості розподілу фінансового навантаження між державою й приватними організаціями.

Регулюючи та інституційні механізми як національних, так і глобальних інститутів громадянського суспільства безпосередньо впливають на потенціал фінансування держави та її населення. Крім того, держава відіграє важливу роль як у фінансуванні транснаціональної діяльності, так і у сприянні чи перешкоджанні притоку коштів шляхом установлення різних податкових режимів. Саме тому дослідження особливостей джерел фінансування інститутів громадянського суспільства є необхідною передумовою становлення демократичного світового порядку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у дослідження актуальних питань забезпечення фінансової стійкості інститутів громадянського суспільства здійснили зарубіжні та вітчизняні вчені, зокрема Г. Александрова, О. Пишна [1], О. Дем'янишина, Н. Станіславчук [2], І. Євдокимова, І. Вітковська [3], А. Красносільська [4], Ф. Пінтер [15].

Крім того, численні вітчизняні та міжнародні статистичні дослідження [7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14] аналізують окремі аспекти фінансування інститутів громадянського суспільства. Однак результати таких досліджень досить часто мають фрагментарний характер та швидко втрачають свою актуальність, що обумовлено суттєвими змінами у глобальному суспільстві.

Метою статті є дослідження європейського досвіду забезпечення фінансової стійкості інститутів громадянського суспільства та виявлення шляхів вирішення проблеми диверсифікації джерел фінансування.

Результати дослідження. На сучасному етапі розвитку пошук джерел фінансування та їх «розумна» диверсифікація є надзвичайно важливими аспектами діяльності

інститутів громадянського суспільства (ІГС). Зважаючи на те, що фінансова стійкість і надалі залишається найслабшою стороною організацій третього сектору майже кожної країни, пропонуємо здійснити компаративний аналіз джерел фінансового забезпечення ІГС на прикладі країн Європи.

Аналізуючи джерела фінансування інститутів громадянського суспільства Ірландії, ми виявили, що основу фінансової стійкості ІГС формують державні гранти, гонорари та пожертвування, збір коштів. Однак слід зазначити, що частка кожного джерела фінансування варіюється залежно від сфери діяльності організацій третього сектору, що унаочнено в табл. 1.

Отже, за результатами проведеного дослідження виявлено, що держава є найбільшим джерелом фінансування організацій третього сектору в Ірландії. При цьому протягом 2018 р. більше 260 урядових департаментів та відомств країни надали інститутам громадянського суспільства грантів на суму близько 5,9 млрд. євро.

Однак майже 80% державного фінансування спрямовується переважно на оплату послуг у галузі соціального обслуговування (17%), забезпечення охорони здоров'я (15%), місцевого розвитку (14%), сприяння міжнародному розвитку (12%) та вищої освіти (12%). Найменше уряд Ірландії надає фінансової підтримки інститутами громадянського суспільства, котрі надають професійні послуги (1%) та реалізують власну діяльність у сфері релігії (1%), що унаочнено на рис. 1.

Щодо країн Північної Європи, а саме Швеції, то, проаналізувавши джерела фінансування інститутів громадянського суспільства цієї країни за 2013–2017 рр., ми виявили, що за останні 5 років значних змін у структурі не відбулося. Левова частка доходів ІГС формується за рахунок внесків від державного сектору (в середньому 34%) та від економічної діяльності (в середньому 30%), що зображено на рис. 2.

Загалом фінансова допомога шведським ІГС демонструє висхідну тенденцію, що підкреслює економічне значення інститутів громадянського суспільства у Швеції.

Таблиця 1

Галузева структура джерел фінансування ІГС Ірландії у 2018 р.

Галузь	Державні гранти	Гонорари	Пожертвування та збір коштів	Різне
Соціальні послуги	69%	5%	10%	16%
Охорона здоров'я	63%	15%	4%	18%
Місцевий розвиток, допомога у наданні житла	58%	14%	2%	26%
Міжнародний розвиток	48%	3%	46%	3%
Освіта	47%	32%	3%	18%
Адвокатура, право, політика	39%	37%	14%	10%
Мистецтво, культура, ЗМІ	33%	30%	7%	30%
Навколишнє середовище	16%	33%	16%	35%
Відпочинок та спорт	15%	35%	6%	44%
Філантропія	7%	3%	74%	16%
Професійні послуги	6%	69%	1%	24%
Релігія	5%	15%	58%	22%

Джерело: побудовано автором на основі джерела [11]

Таблиця 2

Джерела фінансування ІГС Естонії у 2009 р., 2013 р., 2017 р.

Джерела фінансування	2017 р.	2013 р.	2009 р.
Членські внески	30%	30%	23%
Економічна діяльність	20%	16%	12%
Місцеве самоврядування	19%	18%	24%
Державні установи	10%	11%	10%
Державні фонди	8%	9%	10%
Пожертви від приватних осіб Естонії	5%	5%	4%
Програми ЄС	4%	5%	10%
Естонські приватні компанії	4%	2%	2%
Іноземні організації	1%	1%	0%
Благодійність	1%	1%	1%
Місцеві фонди	1%	1%	1%
Іноземні пожертви	0%	1%	0%

Джерело: побудовано автором на основі джерела [14, с. 67]

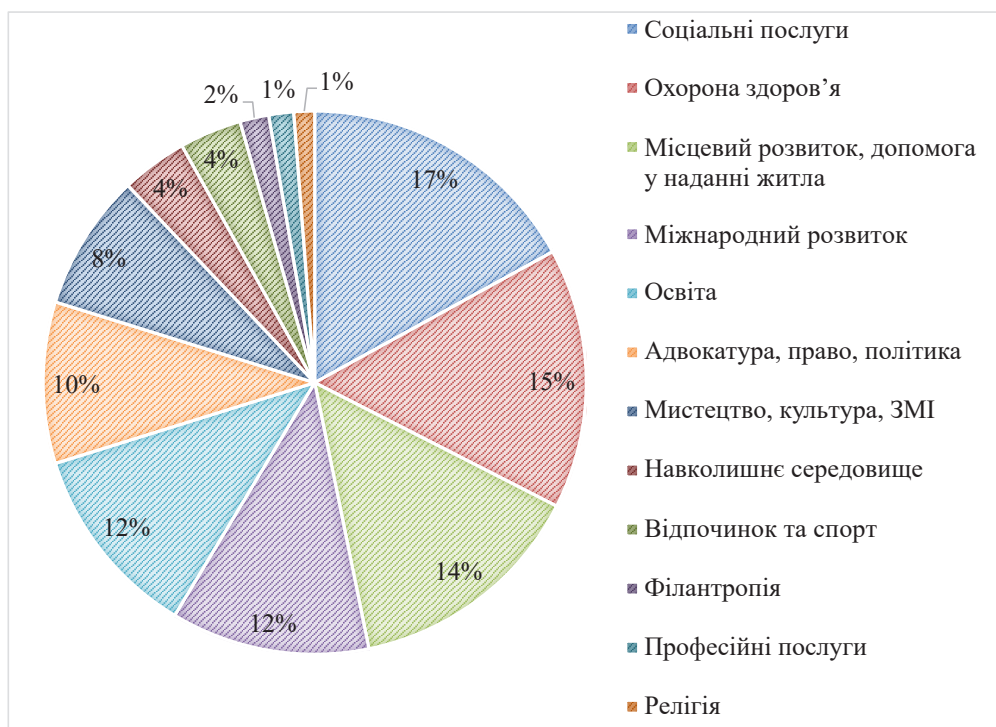


Рис. 1. Секторальна структура державного фінансування інститутів громадянського суспільства Ірландії у 2018 р. [11]

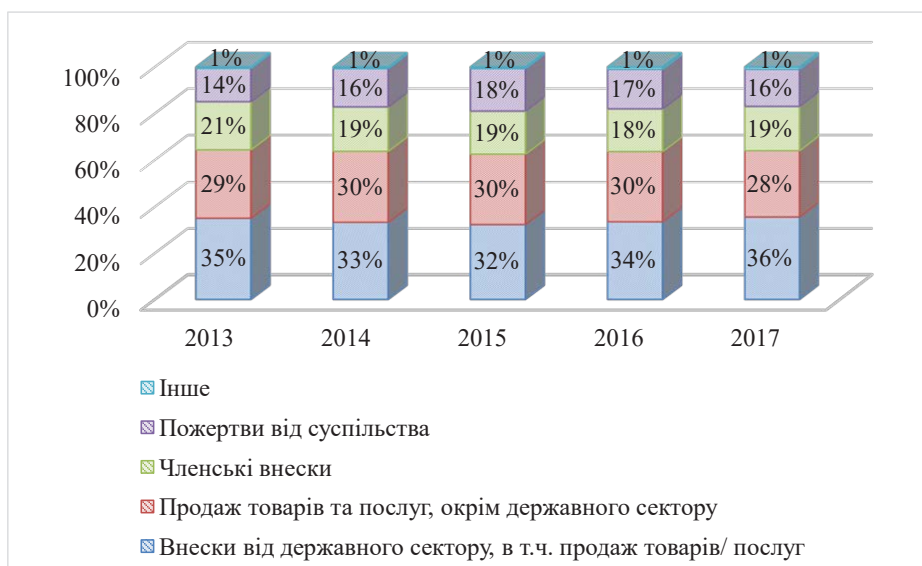


Рис. 2. Динаміка джерел фінансування інститутів громадянського суспільства Швеції за 2013–2017 рр. [6]

Так, у 2017 р. загальний дохід ІГС зріс на 2% порівняно з 2016 р., при цьому у 2015–2016 рр. приріст становив 4% порівняно з попереднім роком.

Отже, Швеція є ще одним яскравим прикладом державної фінансової підтримки інститутів громадянського суспільства. Так, станом на 2017 р. загальний дохід шведських ІГС становив 13,2 млрд. євро. При цьому вагому частку коштів, а саме 36% (4,7 млрд. євро), склали саме внески від державного сектору. Найменшим джерелом фінансування шведського третього сектору економіки є пожертви від суспільства, котрі становили лише 16% (2,1 млрд. євро), що унаочнено на рис. 3.

Щодо джерел фінансування інститутів громадянського суспільства Естонії, то третина (33%) ІГС цієї країни мають три та більше джерел фінансування. При цьому основними джерелами фінансування організацій третього сектору Естонії у 2017 р. є членські внески (30%), надходження від економічної діяльності (20%), підтримка з боку місцевих органів влади (19%), фінансування з державного бюджету (10%) та гранти від національних фондів (8%), що унаочнено в табл. 2.

Крім того, дедалі частіше інститути громадянського суспільства Естонії залучають кошти за допомогою краудфандингу. Так, за 2014–2018 рр. понад 17 тис. осіб внесли близько 600 тис. євро до 136 проектів інститутів громадянського суспільства через місцевий портал краудфандингу “Hooandja” [12, с. 89].

У 2017 р. рівень державного фінансування ІГС Естонії суттєво не змінився, а основний бюджет становив приблизно 2,3 млн. євро. Найчастіше державне фінансування реалізується через проекти та гранти. За даними Міністерства внутрішніх справ Естонії, у 2017 р. надходження від економічної діяльності інститутів громадянського суспільства зросли на 9% порівняно з 2016 р., становлячи 145 млн. євро [12, с. 89].

Відсутність фінансової диверсифікації є однією з найбільших проблем, з якими стикаються чеські інститути громадянського суспільства. За даними Статистичного управління Чехії, у 2018 р. ІГС отримали 18 млрд. чесь-

ких крон (690 млн. євро), з яких 424 млн. євро надійшли з державного бюджету (85% від Міністерства праці та соціальних справ, Міністерства освіти, молоді та спорту); 111 млн. євро – від обласних адміністрацій, 154 млн. євро – від місцевих адміністрацій [13]. Як зазначають наведені вище дані, інститути громадянського суспільства Чехії сильно залежать від державних ресурсів.

Міжнародна фінансова підтримка не є основним джерелом фінансування чеських ІГС. За даними статистичного управління Чехії, у 2016 р. чеські інститути громадянського суспільства отримали 1,98 млрд. чеських крон іноземних ресурсів, що демонструє різке зростання порівняно з 2015 р., коли іноземне інвестування становило 223 млн. чеських крон [12].

Щодо України, то фінансова стійкість ІГС у 2018 р. дещо покращилась, оскільки організації третього сектору отримали розширений доступ до фінансових ресурсів як державного, так і приватного секторів.

Згідно з останніми даними Державного комітету статистики України, у 2018 р. надходження інститутів громадянського суспільства становили 270,4 млн. дол. США, що на 1,1% менше, ніж у 2017 р. (270,4 млн. дол. США) [5].

Загалом за 2014–2018 рр. [5; 7, с. 55; 8, с. 25; 9, с. 12; 10, с. 8] надходження інститутів громадянського суспіль-



Рис. 3. Структура джерел фінансування ІГС Швеції у 2017 р. [6]

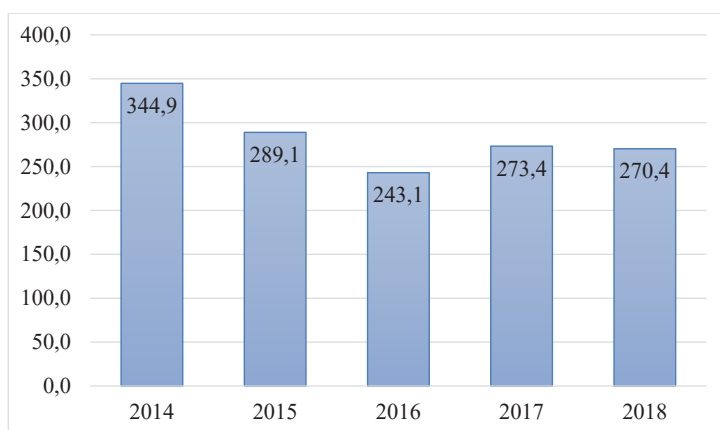


Рис. 4. Динаміка надходжень інститутів громадянського суспільства України за 2014–2018 рр., млн. дол. США

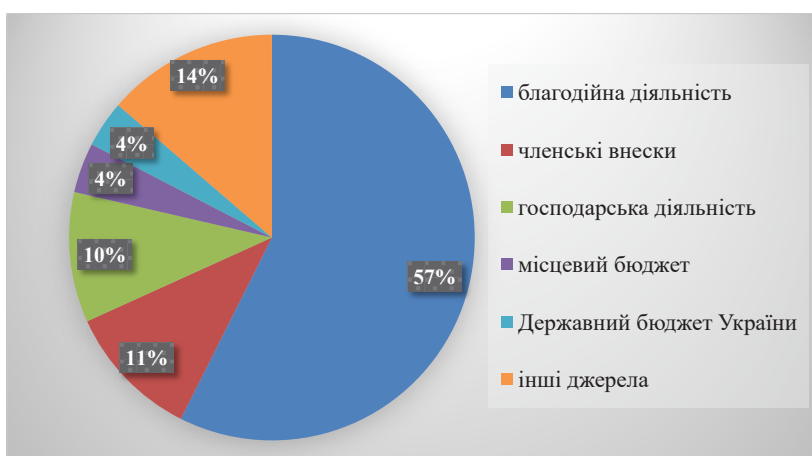


Рис. 5. Структура джерел фінансування інститутів громадянського суспільства України у 2018 р. [5]

ства України були надзвичайно нестабільними, оскільки до 2016 р. демонстрували низхідну тенденцію, а з 2017 р. – висхідну. При цьому слід зазначити, що показник надходжень українських ІГС у 2018 р. не досяг рівня 2014 р., коли організації третього сектору з різних джерел отримали 344,9 млн. дол. США (рис. 4).

При цьому лівову частку, а саме 57%, надходжень українських організацій третього сектору формують благодійні пожертви (155,2 млн. дол. США). Також вагомий внесок у забезпечення фінансової стійкості інститутів громадянського суспільства України здійснюють членські внески, а саме 11% (29,2 млн. дол. США), та надходження від господарської діяльності, а саме 10% (28,1 млн. дол. США).

Найменша кількість коштів на діяльність ІГС виділяється з Державного та місцевого бюджетів (10 млн. дол. США та 10,8 млн. дол. США відповідно), що унаочнено на рис. 5.

Проаналізувавши джерела фінансування інститутів громадянського суспільства України за 2014–2018 рр. [5; 7, с. 55; 8, с. 25; 9, с. 12; 10, с. 8], ми виявили, що за останні 5 років значних змін у структурі надходжень не відбулося. Більше половини (приблизно 54%) доходів організації третього сектору формується за рахунок благодійних внесків. Однак слід зазначити, що це джерело фінансування включає пожертви компаній та приватних осіб, а також міжнародне фінансування (рис. 6).

Висновки. Дослідження основних тенденцій європейського досвіду щодо розподілу джерел фінансування інститутів громадянського суспільства дало змогу виявити проблему їх диверсифікації. У більшості досліджених країн орга-

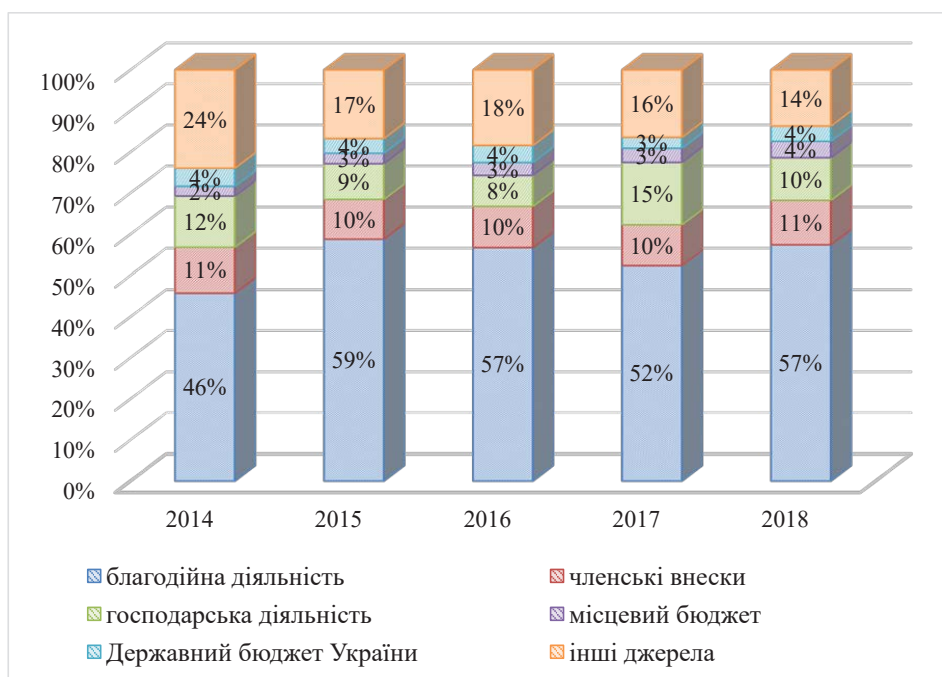


Рис. 6. Динаміка джерел фінансування інститутів громадянського суспільства України за 2014–2018 рр., %

нізації третього сектору фінансуються за рахунок державних внесків та надходжень від здійснення економічної діяльності. Загалом ці джерела фінансового забезпечення ІГС формують 50% від загальних ресурсів, а інша частина розподіляється між благодійними внесками, міжнародним інвестуваннями, внесками індивідів тощо.

Отже, в деяких країнах (Ірландії, Швеції, Естонії) проблема ефективного розподілу фінансових надходжень постає не так гостро, як перед організаціями третього сектору країн Східної Європи (Чехії, України). Так, чеські інститути громадянського суспільства фінансово залежні від державних внесків, тоді як українські ІГС забезпечують власну фінансову стійкість за допомогою благодійних пожертвувань, котрі формують за рахунок пожертву-

вань компаній та приватних осіб, а також міжнародного фінансування.

Таким чином, урівноваження джерел фінансування інститутів громадянського суспільства є нагальною проблемою, для вирішення якої необхідно вжити таких заходів: підвищення обізнаності й довіри до діяльності інститутів громадянського суспільства, за рахунок чого слід стимулювати індивідуальні внески; залучення іноземної фінансової підтримки через участь у міжнародних програмах допомоги; запровадження податкових пільг для приватних підприємств задля залучення до фінансування ІГС; формування електронних платформ, котрі сформулюють умови безпечного дистанційного фінансування; популяризація краудфандингу.

Список використаних джерел:

1. Александрова Г., Пишна О. Напрями вдосконалення фінансової політики стимулювання діяльності громадських організацій в Україні. *Економіка і суспільство*. 2016. Вип. 3. С. 457–462. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/3_ukr/79.pdf (дата звернення: 09.09.2020).
2. Дем'янишина О., Станіславчук Н. Фінансування організацій громадянського суспільства в Україні. *Економічні горизонти*. 2017. № 2. С. 53–59. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/fineconsm_2017_2_11 (дата звернення: 09.09.2020).
3. Євдокимова І., Вітківська І. Тенденції розвитку громадських організацій у сучасній Україні. *Вісник ХНУ імені В.Н. Каразіна. Серія «Соціологічні дослідження сучасного суспільства: методологія, теорія, методи»*. 2019. Вип. 41. С. 42–48. DOI: <https://doi.org/10.26565/2227-6521-2018-41-07> (дата звернення: 09.09.2020).
4. Красносільська А. Публічні гроші для інститутів громадянського суспільства: скільки, для кого, в який спосіб. URL: <http://www.ucipr.org.ua> (дата звернення: 09.09.2020).
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 10.09.2020).
6. Офіційний сайт статистики Швеції (Statistics Sweden). URL: https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/en/ssd/START__NV__NV0117 (дата звернення: 11.09.2020).
7. Про діяльність громадських організацій в Україні у 2014 році : статистичний збірник / Державна служба статистики України. Київ, 2015. 145 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/15/Arch_go_bl.htm (дата звернення: 10.09.2020).
8. Про діяльність громадських організацій в Україні у 2015 році : статистичний збірник / Державна служба статистики України. Київ, 2016. 100 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/15/Arch_go_bl.htm (дата звернення: 10.09.2020).
9. Про діяльність громадських організацій в Україні у 2016 році : статистичний збірник / Державна служба статистики України. Київ, 2017. 85 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/15/Arch_go_bl.htm (дата звернення: 10.09.2020).
10. Про діяльність громадських організацій в Україні у 2017 році : статистичний збірник / Державна служба статистики України. Київ, 2018. 75 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/07/zb_go_2017.pdf (дата звернення: 10.09.2020).
11. Benefacts Report. 2020. URL: <https://www.benefacts.ie/insights/reports/2020/funding> (дата звернення: 11.09.2020).
12. Civil Society Organization Sustainability Index Report. 2018. URL: <https://www.fhi360.org/sites/default/files/media/documents/resource-csosi-2018-report-europe-eurasia.pdf> (дата звернення: 11.09.2020).
13. The Report on the State of Civil Society in the EU and Russia. 2018. URL: https://eu-russia-csf.org/wp-content/uploads/2019/04/190327_RU-EU_Report2018_allpages.pdf (дата звернення: 11.09.2020).
14. The Report on the State of Civil Society in the EU and Russia. 2019. URL: https://eu-russia-csf.org/wp-content/uploads/2020/01/20200116_RU-EU_Report2019_online_covers.pdf (дата звернення: 11.09.2020).
15. Pinter F. Funding Global Civil Society Organizations. *Global Civil Society* / ed. H. Anheier, M. Glasius, M. Kaldo. Oxford, UK : Oxford University Press, 2001. P. 197–210.

References:

1. Alexandrova G., Pishna O. (2016) Naprjamy vdoskonalennja finansovoi polityky stymuljuvannja dijajlnosti ghromadsjkykh orghanizacij v Ukrajinі [Directions for improving the financial policy of stimulating the activities of public organizations in Ukraine]. *Ekonomika i suspiljstvo* [Economy and society] (electronic journal), vol. 3. pp. 457–462. Available at: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/3_ukr/79.pdf (accessed 09 September 2020).
2. Demyanyshyna O., Stanislavchuk N. (2017) Finansuvannja orghanizacij ghromadjanskogho suspiljstva v Ukrajinі [Financing of civil society organizations in Ukraine]. *Ekonomichni ghoryzonty* [Economic horizons] (electronic journal), no. 2, pp. 53–59. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/fineconsm_2017_2_11 (accessed 09 September 2020).
3. Evdokimova I., Vitkovskaya I. (2019) Tendenciji rozvytku ghromadsjkykh orghanizacij u suchasnij Ukrajinі [Trends in the development of public organizations in modern Ukraine]. *Visnyk KhNU imeni V.N. Karazina* [Bulletin of V.N. Karazin KhNU] (electronic journal), vol. 41, pp. 42–48. DOI: <https://doi.org/10.26565/2227-6521-2018-41-07> (accessed 09 September 2020).
4. Krasnosil'skaya A. Publichni ghroshi dlja instytutiv ghromadjanskogho suspiljstva: skiljky, dlja kogho, v jakyj sposib [Public money for civil society organizations: how much, for whom, in what way]. Available at: <http://www.ucipr.org.ua> (accessed 09 September 2020).
5. Official site of the State Statistics Service of Ukraine. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 10 September 2020).
6. Official website of Statistics Sweden. Available at: https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/en/ssd/START__NV__NV0117 (accessed 11 September 2020).
7. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2015) Pro dijajlnistj ghromadsjkykh orghanizacij v Ukrajinі u 2014 roci [The activities of public organizations in Ukraine in 2014]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/15/Arch_go_bl.htm (accessed 10 September 2020).

8. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2016) Pro dijaljnistj ghromadsjkykh orghanizacij v Ukraini u 2015 roci [The activities of public organizations in Ukraine in 2015]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/15/Arch_go_bl.htm (accessed 10 September 2020).
9. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2017) Pro dijaljnistj ghromadsjkykh orghanizacij v Ukraini u 2016 roci [The activities of public organizations in Ukraine in 2016]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/15/Arch_go_bl.htm (accessed 10 September 2020).
10. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2018) Pro dijaljnistj ghromadsjkykh orghanizacij v Ukraini u 2017 roci [The activities of public organizations in Ukraine in 2017]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/07/zb_go_2017.pdf (accessed 10 September 2020).
11. Benefacts Report (2020). Available at: <https://www.benefacts.ie/insights/reports/2020/funding> (accessed 11 September 2020).
12. Civil Society Organization Sustainability Index Report (2018). Available at: <https://www.fhi360.org/sites/default/files/media/documents/resource-csosi-2018-report-europe-eurasia.pdf> (accessed 11 September 2020).
13. The Report on the State of Civil Society in the EU and Russia (2018). Available at: https://eu-russia-csf.org/wp-content/uploads/2019/04/190327_RU-EU_Report2018_allpages.pdf (accessed 11 September 2020).
14. The Report on the State of Civil Society in the EU and Russia (2019). Available at: https://eu-russia-csf.org/wp-content/uploads/2020/01/20200116_RU-EU_Report2019_online_covers.pdf (accessed 11 September 2020).
15. Pinter F. Funding Global Civil Society Organizations. *Global Civil Society* / ed. H. Anheier, M. Glasius, M. Kaldo. Oxford, UK : Oxford University Press, 2001. P. 197–210.

ПРОБЛЕМА ДИВЕРСИФИКАЦИИ ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНСТИТУТОВ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА СТРАН ЕВРОПЫ

Аннотация. Статья посвящена исследованию основных тенденций и аспектов финансирования институтов гражданского общества как неотъемлемой составляющей построения и формирования демократического государства. Автором на основе статистической информации и исследований международных организаций проанализирован европейский опыт диверсификации источников финансового обеспечения организаций третьего сектора на примере таких стран Европы, как Ирландия, Чехия, Эстония и Швеция. Исследована отраслевая структура финансовой направленности поступлений институтов гражданского общества и выявлены основные сферы государственного финансирования. Освещены отечественные реалии финансовой поддержки организаций третьего сектора. Осуществлен компаративный анализ обеспечения финансовой устойчивости ИГО и предложены пути решения проблемы диверсификации источников финансирования организаций третьего сектора в исследуемых странах.

Ключевые слова: институты гражданского общества, демократическое государство, финансовая устойчивость, организации третьего сектора, финансовая поддержка, источники финансового обеспечения, тенденции.

THE PROBLEM OF FINANCIAL SUPPORT SOURCES DIVERSIFICATION OF CIVIL SOCIETY ORGANIZATIONS IN EUROPEAN COUNTRIES

Summary. The article demonstrates the feasibility of the investigation the main trends and aspects of civil society organizations funding. In the last few years there has been a growing interest in the third sector organizations as they are fundamental components in the democratic state formation. Under the term “civil society organization” the author understands an umbrella concept that includes non-government organizations, churches, social movements, etc. However, the financial issue is the most important element for each third sector organization. What is more, the number of civil society organizations’ funders can be potentially greater much funding is actually derived from a limited number of big participants or government. Moreover, the question of successful financing is the weakest dimension of civil society organizations in the majority countries. Quite recently, considerable attention has been paid to the diversification of funding sources for the third sector organizations. Furthermore, there are negligible amount of research, which results and conclusions quickly lose their relevance, due to significant changes in global society. As a consequence, the author analyzes the European experience of the financial support of civil society organizations. The article is relying on the relevance official statistical information of Ireland, Czech Republic, Estonia, Sweden, Ukraine and international organizations researches. Nevertheless, it is investigated the sectoral structure of the civil society organizations financial aspects. Additionally, the author also identifies the main areas of public funding, which is necessary to investigate in that countries, where this type of funding sources predominates. Besides, the article analyses the domestic realities of financial support for the third sector organizations. Furthermore, the author provides a comparative analysis of ensuring the financial stability of the civil society organizations. In addition, the ways of solving the problem of financial support sources diversification of civil society organizations are proposed in this research.

Key words: civil society organizations, democratic state, financial stability, third sector organizations, financial support, sources of financial support, trends.

Лойко В. В.

*доктор экономических наук, доцент,
профессор кафедры финансов и экономики
Киевского университета имени Бориса Гринченко
ORCID <https://orcid.org/0000-0003-3248-1585>*

Мбан Принси Жульгранд Стефан

*соискатель степени доктора философии
по специальности «Экономика»*

*Университета экономики и права «КРОК»
ORCID <https://orcid.org/0000-0002-3749-0563>*

Лойко Е. Н.

магистр

*Университета экономики и права «КРОК»
ORCID <https://orcid.org/0000-0003-3266-8286>*

Loiko Valeriia

*Doctor of Economics,
Professor of the Department of Finance and Economics
Borys Grinchenko Kyiv University*

Princy Gultrand Stephane Mban

*Applicant for a PhD degree
on the specialty «Economics»
University of Economics and Law «KROK»*

Loiko Yelyzaveta

*Master's degree Applicant
University of Economics and Law «KROK»*

МОДЕЛИРОВАНИЕ ВЛИЯНИЯ СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ НА ВВП НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КОНГО (БРАЗЗАВИЛЬ)

Аннотация. В статье исследовано современное состояние и динамика развития национальной экономики Республики Конго (столица Браззавиль). Проанализирована динамика изменения валового внутреннего продукта экономики Республики Конго по секторам экономики. На основе проведенного анализа сделан вывод о замедлении темпов роста ВВП в стоимостном выражении за исследуемый период 2014–2018 гг. на 15,87% и снижении ВВП на душу населения на 23,99%. Исследована динамика ВВП Республики Конго в разрезе секторов экономики. Установлено, что доля секторов экономики в производстве ВВП не одинакова: по данным 2018 г., доля первичного сектора составила 6,99%, вторичного – 50,07%, третичного – 36,67% и сектора налогов – 6,27%. Установлено, что значительное снижение объема ВВП за счет вторичного сектора вызвано падением добычи углеводородов за тот же период времени на 9,36% из-за снижения мировых цен на нефть на 25,94%. Установлено, что наибольшее влияние на объем ВВП страны имеет вторичный сектор экономики (77,82%), который связан с добычей углеводородов, что составляет 95% экспорта.

Ключевые слова: Республика Конго, Браззавиль, национальная экономика, сектор экономики, ВВП, многомерный анализ, моделирование, экономическая безопасность, перспективы развития.

Вступление и постановка проблемы. Учитывая современную динамику развития мировой экономики и особенности развития отдельных стран, в том числе стран Африки, целесообразно использовать трансформированный опыт различных стран. Можно использовать опыт Украины в области обеспечения экономической безопасности национальной экономики для формирования системы экономической безопасности национальной экономики Республики Конго. Национальная экономика Республики Конго слабо диверсифицирована: наибольшее развитие получила нефтедобывающая отрасль, реализация продукции которой составила в 2018 г. 39,81% ВВП страны. По объему добычи нефти экономика Республики Конго занимает 29 место в мире. По общим запасам нефти Конго занимает 35 место в мире. Современный экспорт Республики Конго состоит на 95% из сырой нефти. Изучение современного состояния национальной экономики Республики Конго требует исследования тенденций развития национальной экономики, ее структурных

изменений и моделирования влияния секторов экономики на объем ВВП с целью определения оптимальных путей развития с точки зрения обеспечения экономической безопасности.

Анализ последних исследований и публикаций. Значительный вклад в исследование развития национальной экономики в целом и экономики Республики Конго внесли публикации результатов исследований следующих авторов: В. Иванюты, А. Старостиной, Э. Прушкивской, В. Юрчишина, Мбессу Жози Ениб, Г. Пришляк, И. Вагнер [1–5]. Результаты исследований указанных ученых имеют теоретическое и практическое значение в исследуемой сфере и стали основой для проведения дальнейших исследований вопросов развития национальной экономики Республики Конго и моделирования влияния секторов экономики на объем ВВП.

Целью статьи является определение наиболее влиятельного сектора экономики в производстве ВВП национальной экономики Республики Конго с точки зрения

обеспечения ее экономической безопасности на основе моделирования с помощью многомерного анализа.

Результаты исследования. Национальная экономика Республики Конго в 2019 г. имела следующие основные показатели развития: объем внутреннего валового продукта – 10,82 USD млрд.; годовой темп роста ВВП – 2,2%; объем ВВП на душу населения – 2613 USD; уровень инфляции за год – 1,1%; уровень безработицы – 1,4%. Доля экономики Республики Конго в создании мирового ВВП составила в 2019 г. 0,0096%. По показателю объема ВВП национальная экономика Республики Конго занимает 139 место из 174 стран мира, по объему ВВП на душу населения – 119 место из 169 стран [6]. Для сравнения: по показателю объема ВВП Украина занимает 62 место из 174 стран, по объему ВВП на душу населения – 113 место из 169 стран, доля украинской экономики в создании мирового ВВП составила в 2019 г. 0,1113% [7].

В национальной экономике Республики Конго выделяются четыре сектора: первичный, вторичный, третичный и сектор налогов. К первичному сектору отнесены: сельское хозяйство, животноводство и охота, лесное хозяйство и лесозаготовки, рыболовство и рыбоводство. Ко вторичному сектору отнесены: добыча углеводородов, добыча камня, песка и глины, другие добывающие виды деятельности, пищевая промышленность, деревообработка, ткань, изделия из дерева или плетеные изделия, химическая промышленность, производство неметаллических минеральных продуктов, обрабатывающая промышленность, производство и распределение электроэнергии и воды, строительство. К третичному сектору отнесены: торговля, гостиницы, бары и рестораны, транспорт и транспортные средства, почта и телекоммуникации, банки и страхование, другие рыночные услуги, деятельность государственного управления, образование, здоровье и социальная активность. К сектору налогов отнесены налоги и налоги на продукты.

Анализ динамики изменения валового внутреннего продукта (ВВП) по секторам экономики Республики Конго за период 2014–2018 годы (табл. 1) позволил сделать следующие выводы.

Объем валового внутреннего продукта в текущих ценах за период 2014–2018 гг. снизился на 15,87%. Объем ВВП на душу населения снизился на 23,99%. По

результатам проведенного анализа изменения объема ВВП за счет секторов экономики за период 2014–2018 гг. наблюдается следующее: прирост в первичном секторе на 29,41%, падение во вторичном секторе 27,50% и падение в третичном секторе на 3,03%. Наиболее весомый вклад в развитие первичного сектора национальной экономики Республики Конго вносит сельское хозяйство, доля которого в 2018 г. составила 65,36%. Темпы прироста объема ВВП страны за счет развития сельского хозяйства за исследуемый период 2014–2018 гг. составили 48,47%. Доля первичного сектора в объеме ВВП Республики Конго за период 2014–2018 гг. возросла на 53,96% и составила в 2018 г. 6,99%. Объем ВВП вторичного сектора снижался в 2014–2016 гг. в основном за счет снижения темпов прироста добычи углеводородов, наименьший уровень добычи которых отмечался в 2016 г. Это связано в резким падением цены на нефть в 2016 г. С 2017 г. отмечен подъем в добыче углеводородов на 84,99% по сравнению с 2016 г. и в 2018 г. еще на 104,67% по сравнению с 2017 г. За период 2014–2018 гг. объем добычи углеводородов в Республике Конго снизился на 9,36%, что вызвано снижением уровня мировой цены на 25,94%. Темпы изменения добычи углеводородов сопоставимы с темпами изменения мировой цены на нефть. Доля вторичного сектора в ВВП страны составила в 2018 г. 50,07% и за период 2014–2018 гг. снизилась на 13,84%. Необходимо отметить весомую долю вторичного сектора в формировании ВВП Республики Конго. Доля третичного сектора в производстве ВВП национальной экономики Республики Конго возросла за период 2014–2018 гг. на 15,28% и составила в 2018 г. 36,67%. Третичный сектор занимает второе место по созданию объема ВВП в национальной экономике Республики Конго. Прирост объемов ВВП за счет развития наиболее весомых отраслей третичного сектора «торговли» (удельный вес которой в формировании сектора составил 2018 г. 26,35%) и «прочих рыночных услуг» (удельный вес в 2018 г. – 19,66%) за период 2014–2018 гг. составил 10,65% и 10,51% соответственно. Рост потребительских цен в 2018 г. составил 6,0% по сравнению с 2017 г. Сектор экономики «налоги и налоги на продукты» за период 2014–2018 гг. снизился на 4,77%. Доля этого сектора в ВВП страны составила в 2018 г. 6,27% и за период 2014–2018 гг. увеличилась на 13,18%.

Таблица 1

Динамика изменения валового внутреннего продукта экономики Республики Конго по секторам за период 2014–2018 гг.

Название показателя	Годы					Отклонение данных 2018 от данных 2014, %
	2014	2015	2016	2017	2018	
Валовой внутренний продукт (ВВП) в текущих ценах в миллиардах FCFA	8844,6	7029,7	6022,0	6453,2	7440,6	-15,87
Темпы роста реального ВВП, %	6,7	-3,6	-10,7	-4,4	-6,4	-
ВВП на душу населения, в тысячах FCFA	2020,1	15690,7	1310,6	1368,8	1538,3	-23,99
Темпы роста ВВП на душу населения, %	-2,6	-22,3	-16,5	4,4	12,4	-
Первичный сектор, в миллиардах FCFA	402,2	417,3	424,3	475,1	520,5	29,41
Доля первичного сектора в объеме ВВП страны, %	4,54	5,94	7,05	7,37	6,99	53,96
Вторичный сектор, в миллиардах FCFA	5139,2	3360,3	2204,6	2690,4	3725,7	-27,50
Доля вторичного сектора в объеме ВВП страны, %	58,11	47,80	36,61	41,69	50,07	-13,84
Третичный сектор, в миллиардах FCFA	2813,1	2785,3	2926,3	2820,9	2728,0	-3,03
Доля третичного сектора в объеме ВВП страны, %	31,81	39,62	48,59	43,71	36,67	15,28
Налоги и налоги на продукты, в миллиардах FCFA	490,2	466,8	466,8	466,8	466,8	-4,77
Доля налогов и налогов на продукты в ВВП страны, %	5,54	6,64	7,75	7,23	6,27	13,18

Источник: составлено авторами по данным [8; 9]

Успешное решение проблем обеспечения экономической безопасности национальной экономики Республики Конго как сложной социально-экономической системы, предусматривает проведение многомерного статистического анализа с помощью специальных математических пакетов. Для проведения таких исследований использована программа анализа статистических данных Statgraphics XVIII Centurion. Статистический пакет предоставляет широкие возможности проведения глубокого, наглядного анализа данных социально-экономических систем, которые описываются различными признаками, измеренными на метрических и неметрических шкалах. Современные пакеты Statgraphics выигрышно отличаются от других аналогичных программ удобствами интерфейса и своим составом процедур обработки данных, удачным сочетанием научных методов обработки данных с современной интерактивной графикой. Успешность применения любого метода анализа данных зависит от соответствия анализируемых данных цели исследования. Согласно классификации данных по шкалам их измерения, для нашего исследования использованы количественные данные по производству ВВП Республики Конго за период 2005–2018 гг. [8; 9]. В качестве функции (Y) выбран объем ВВП в стоимостном выражении по годам, в качестве аргументов X1 – объем производства ВВП за счет первичного сектора экономики, X2 – за счет вторичного сектора, X3 – за счет третичного сектора, X4 – за счет сектора налогов. Предположение о силе влияния отдельных секторов на объем ВВП национальной экономики Республики Конго проверено с помощью возможностей многофакторного анализа (Multiple Variable Analysis) для избранных четырех факторов-предикторов (табл. 2).

В табл. 2 рассчитаны моментные коэффициенты корреляции Пирсона между каждой парой переменных. Эти коэффициенты находятся в диапазоне от -1 до +1 и измеряют силу линейной связи между переменными. В скобках указано количество пар значений данных, используемых для расчета каждого коэффициента. Затем идет значение P-value (третье число), с помощью которого проверяют статистическую значимость рассчитанных корреляций. Если значение P-value ниже 0,05, то это свидетельствует о статистически значимых ненулевых корреляциях с вероятностью 95,0%. Следующие пары переменных

имеют P-значения ниже 0,05: ВВП и первичный сектор; ВВП и вторичный сектор; ВВП и третичный сектор; ВВП и налоги.

Проведены исследования попарной корреляции влияния отдельных секторов национальной экономики Республики Конго на объемы ВВП, в частности первичного сектора (рис. 1). В результате исследований получено следующее уравнение:

$$\text{ВВП} = 3484,8 + 8,99068 * \text{Первичный сектор} \quad (1)$$

Параметры составленной зависимости следующие: коэффициент корреляции 0,537195; R-квадрат 28,85%; R-квадрат (с поправкой на d.f.) 22,92%; стандартная ошибка расчетной оценки 1621,41; средняя абсолютная ошибка = 1286,09; статистика Дарбина-Ватсона = 0,54334 (P = 0,0001); остаточная автокорреляция лага 1 = 0,66266. Поскольку значение P в таблице ANOVA меньше 0,05, существует статистически значимая взаимосвязь между ВВП и первичным сектором на уровне уверенности 95,0%. Статистика R-Squared показывает, что подобранная модель объясняет 28,85% изменчивости ВВП. Коэффициент корреляции равен 0,537195, что указывает на умеренно сильную связь между переменными. Стандартная ошибка оценки показывает, что стандартное отклонение остатков составляет 1621,41. Это значение можно использовать для построения пределов прогноза для новых наблюдений.

При исследовании влияния вторичного сектора экономики на объем ВВП национальной экономики Республики Конго получена следующая зависимость (рис. 2):

$$\text{ВВП} = 1814,55 + 1,25833 * \text{Вторичный сектор} \quad (2)$$

Параметры составленной зависимости следующие: коэффициент корреляции = 0,882166; R-квадрат = 77,82%; R-квадрат (с поправкой на d.f.) = 75,97%; стандартная ошибка расчетной оценки = 905 303; средняя абсолютная ошибка = 758 736; статистика Дарбина-Ватсона = 0,13102 (P = 0,0000); остаточная автокорреляция лага 1 = 0,83574. Поскольку значение P в таблице ANOVA меньше 0,05, существует статистически значимая взаимосвязь между ВВП и вторичным сектором на уровне уверенности 95,0%. Статистика R-Squared показывает, что подобранная модель объясняет 77,82% изменчивости ВВП. Коэффициент корреляции равен 0,882166, что указывает на умеренно сильную связь между переменными.

Таблица 2

Матрица коэффициентов корреляции для всех переменных (Correlations)

	GDP	Primary sector	Secondary sector	Tertiary sector	Taxes
GDP		0,5372 (14)	0,8822 (14)	0,7491 (14)	0,8009 (14)
Primary sector	0,5372 (14)		0,1141 (14)	0,8844 (14)	0,8899 (14)
Secondary sector	0,0476 (14)	0,1141 (14)		0,3508 (14)	0,4438 (14)
Tertiary sector	0,0476 (14)	0,6978 (14)	0,3508 (14)		0,1119 (14)
Taxes	0,8009 (14)	0,8899 (14)	0,4438 (14)	0,9542 (14)	
	0,0006 (14)	0,0000 (14)	0,2188 (14)	0,0000 (14)	0,0000 (14)

Источник: составлено авторами

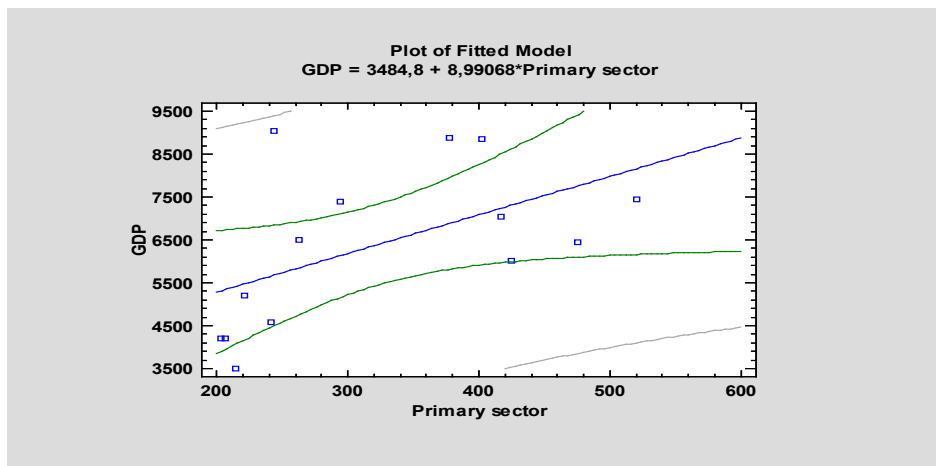


Рис. 1. Графіческая інтерпретація дослідження залежності обсяга ВВП національної економіки Республіки Конго від первичного сектора економіки

Источник: авторская разработка

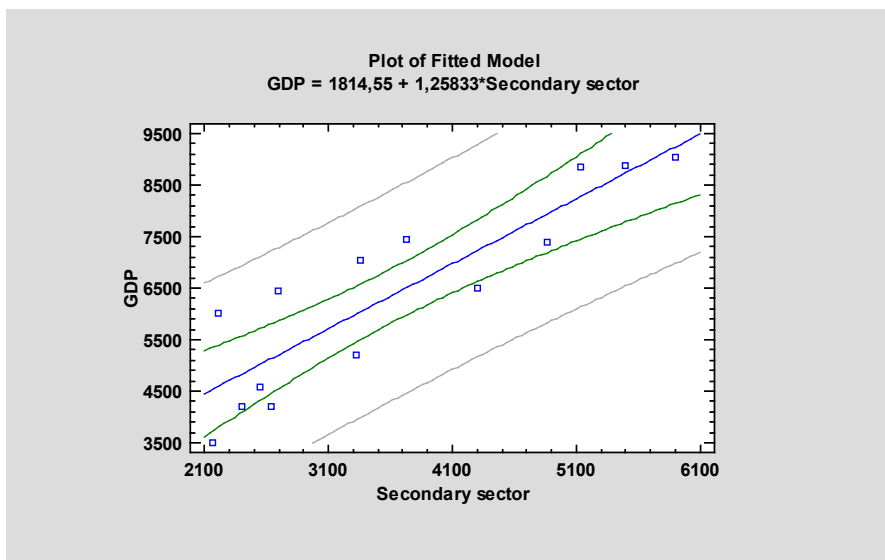


Рис. 2. Графіческая інтерпретація дослідження залежності обсяга ВВП національної економіки Республіки Конго від вторичного сектора економіки

Источник: авторская разработка

При исследовании влияния третичного сектора экономики на объем ВВП национальной экономики Республики Конго получена следующая зависимость (рис. 3):

$$\text{ВВП} = 2069,8 + 2,04668 * \text{Третичный сектор} \quad (3)$$

Параметры составленной зависимости следующие: коэффициент корреляции = 0,749084; R-квадрат = 56,11%; R-квадрат (с поправкой на d.f.) = 52 45%; стандартная ошибка расчетной оценки = 1273,5; средняя абсолютная ошибка = 1019,96; статистика Дарбина-Ватсона = 0,622104 (P = 0,0003); остаточная автокорреляция лага 1 = 0,676137. Поскольку значение P в таблице ANOVA меньше 0,05, существует статистически значимая взаимосвязь между ВВП и третичным сектором на уровне уверенности 95,0%. Статистика R-Squared показывает, что подобранная модель объясняет 56,11% изменчивости ВВП. Коэффициент корреляции равен 0,749084, что указывает на умеренно сильную связь между переменными.

При исследовании влияния сектора экономики «налоги» на объем ВВП национальной экономики Республики Конго получена следующая зависимость (рис. 4):

$$\text{ВВП} = 3437,89 + 9,25804 * \text{Налоги} \quad (4)$$

Параметры составленной зависимости следующие: коэффициент корреляции = 0,800909; R-квадрат = 64,14%; R-квадрат (с поправкой на d.f.) = 61,15%; стандартная ошибка расчетной оценки = 1151,07; средняя абсолютная ошибка = 878 321; статистика Дарбина-Ватсона = 0,907564 (P = 0,0039); остаточная автокорреляция лага 1 = 0,521084. Поскольку значение P в таблице ANOVA меньше 0,05, существует статистически значимая взаимосвязь между ВВП и налогами с доверительной вероятностью 95,0%. Статистика R-Squared показывает, что подобранная модель объясняет 64,14% изменчивости ВВП. Коэффициент корреляции равен 0,800909, что указывает на умеренно сильную связь между переменными.

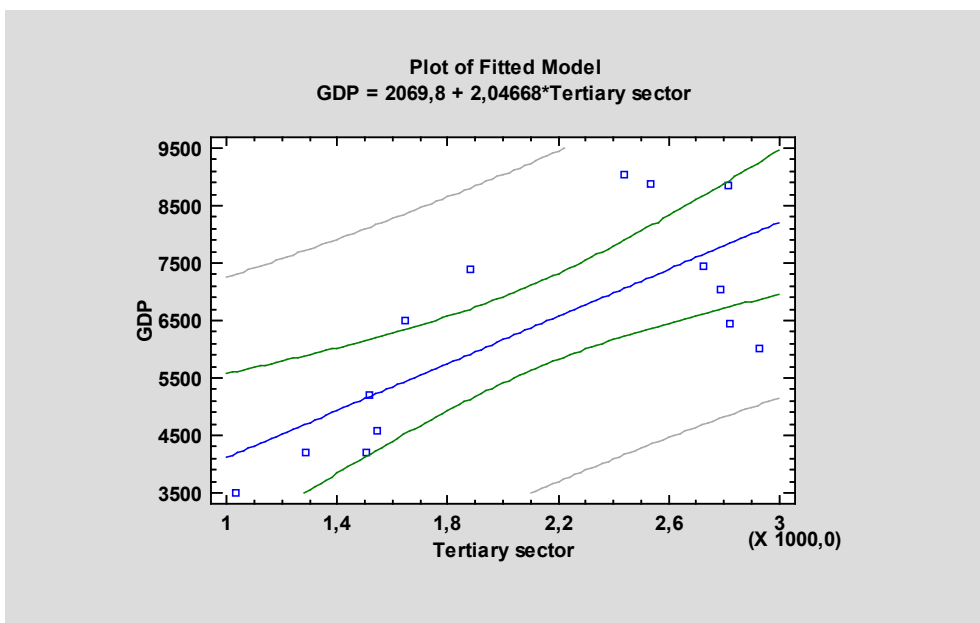


Рис. 3. Графическая интерпретация исследования зависимости объема ВВП национальной экономики Республики Конго от третичного сектора экономики

Источник: авторская разработка

По результатам проведенных исследований влияния секторов экономики на ВВП национальной экономики Республики Конго (табл. 3) можно сделать следующие выводы.

Наиболее влиятельным на ВВП национальной экономики Республики Конго является вторичный сектор экономики, степень влияния которого составляет 77,82%. Значительное влияние на ВВП оказывает сектор «налоги» (64,14% влияния) и третичный сектор экономики (56,11% влияния). Наименьшее влияние на ВВП оказывает первичный сектор экономики (28,85%).

Наибольший удельный вес при формировании вторичного сектора экономики Республики Конго имеет добыча

углеводородов, которая составила в 2018 г. 79,50% от объема ВВП за счет вторичного сектора. Сырая нефть составляет до 95% экспорта Республики Конго [10].

Выводы. На основании проведенных исследований влияния сектора экономики на ВВП национальной экономики Республики Конго и используя опыт проведения экономических реформ в Украине, рекомендованы следующие направления развития экономики Республики Конго: развитие промышленного сектора экономики по переработке сырой нефти, что позволит расширить статьи экспорта страны от сырьевого спектра к продуктам переработки; развитие инфраструктуры страны, что даст возможность улуч-

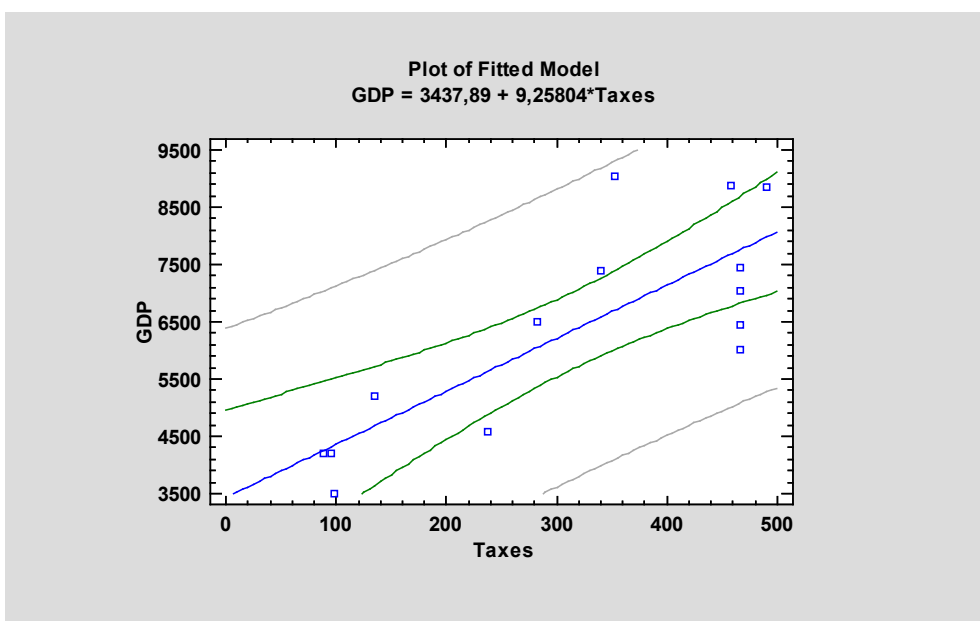


Рис. 4. Графическая интерпретация исследования зависимости объема ВВП национальной экономики Республики Конго от сектора экономики «налоги»

Источник: авторская разработка

Результаты исследований влияния секторов экономики на ВВП национальной экономики Республики Конго за период 2005–2018 гг.

Сектор экономики	Установленная зависимость	Коэффициент корреляции	Доверительная вероятность, %	Степень влияния на изменение ВВП, %
Первичный сектор	ВВП = 3484,8 + 8,99068 * Первичный сектор	0,537195	95,0	28,85
Вторичный сектор	ВВП = 1814,55 + 1,25833 * Вторичный сектор	0,882166	95,0	77,82
Третичный сектор	ВВП = 2069,8 + 2,04668 * Третичный сектор	0,749084	95,0	56,11
Сектор «налоги»	ВВП = 3437,89 + 9,25804 * Налоги	0,800909	95,0	64,14

Источник: авторская разработка

шить качество разработок других полезных ископаемых, в частности калия, железа, золота и древесины, и расширить номенклатуру экспорта. Опыт развития экономики передовых развитых стран и Украины целесообразно использовать для дальнейшего развития экономики Республики

Конго. Социально-экономическая сущность обеспечения экономической безопасности национальной экономики Республики Конго состоит в возможности обеспечивать достойный уровень и высокое качество жизни жителям страны на основе развития всех секторов экономики.

Список использованных источников:

1. Іванюта В.Ф. Стратегія економічного розвитку національної економіки. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі*. 2016. № 2(74). С. 122–128.
2. Старостіна А., Прушківська Е. Економічний зміст поняття національної економіки та її структури в умовах економічної нестабільності. *Економіст*. 2013. № 6. С.29–32.
3. Глобальні тенденції і перспективи: світова економіка та Україна. / Наук. ред. В. Юрчишин. Київ : Заповіт, 2018. 202 с.
4. Мбессу Жози Ениб. Імпорт і експорт в Республіці Конго. *Достиження науки і освіти*. 2018. № 6(28).
5. Пришляк Г.В., Вагнер І.М. Україна і ДР Конго: паралелі податків і обліку. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2017. Вип. 1(49). Т. 1. С. 356–360.
6. Економіка Конго. Статистика онлайн. URL: <https://take-profit.org/statistics/countries/republic-of-the-congo/> (дата звернення: 10.08.2020).
7. Економіка України. Статистика онлайн. URL: <https://take-profit.org/statistics/countries/ukraine/> (дата звернення: 10.08.2020).
8. Ministère du plan, de la statistique et de l'integration regionale. Institut national de la statistique. "Les comptes nationaux de 2018". URL: www.ins-congo.org (дата звернення: 11.08.2020).
9. Ministère du plan, de la statistique et de l'integration regionale. Institut national de la statistique. "Evolution de l'economie Congolaise: analyse du secteur reel de 2013–2017". URL: www.ins-congo.org (дата звернення: 11.08.2020).
10. Лойко В.В., Мбан Принси Жультранд Стефан. Социально-экономическая сущность экономической безопасности национальной экономики Конго Браззавиль. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука"*. 2018. № 15(55). С. 11–14.

References:

1. Ivanyuta V. F. (2016) Stratehiia ekonomichnoho rozvytku natsionalnoi ekonomiky [Strategy of economic development of the national economy]. *Naukovyj visnyk Poltav's'koho universytetu ekonomiky i torhivli*, vol. 2(74), pp. 122–128.
2. Starostina A., Prushkivska E. (2013) Ekonomichnyi zmist poniattia natsionalnoi ekonomiky ta yii struktury v umovakh ekonomichnoi nestabilnosti [Economic meaning of the concept of national economy and its structure in conditions of economic instability]. *Economist*, vol. 6, pp. 29–32.
3. Yurchishin V. (ed.) (2018) *Hlobal'ni tendentsii i perspektyvy: svitova ekonomika ta Ukraina* [Global trends and prospects: the world economy and Ukraine]. Kyiv: Zapovit.
4. Mbessu Josie Enib (2018) Import i eksport v Respublike Kongo [Import and export in the Republic of Congo]. *Achievements of science and education*, vol. 6(28).
5. Prishlyak G. V., Wagner I. M. (2017) Ukraina i DR Konho: paraleli podatkov i obliku [Ukraine and DR Congo: parallels of taxes and accounting]. *Naukovyj visnyk Uzhhorods'koho universytetu*, vol. 1(49), part 1, pp. 356–360.
6. Congolese economy (2020) "Statistics online". Available at: <https://take-profit.org/statistics/countries/republic-of-the-congo/> (accessed 10 August 2020).
7. Economy of Ukraine (2020) "Statistics online". Available at: <https://take-profit.org/statistics/countries/ukraine/> (accessed 11 August 2020).
8. Ministère du plan, de la statistique et de l'integration regionale. Institut national de la statistique. "Les comptes nationaux de 2018". Available at: www.ins-congo.org (accessed 11 August 2020).
9. Ministère du plan, de la statistique et de l'integration regionale. Institut national de la statistique. "Evolution de l'economie Congolaise: analyse du secteur reel de 2013–2017". Available at: www.ins-congo.org (accessed 11 August 2020).
10. Loiko, V.V., Mban, Princi Zhultrand Stefan (2018) Sotsial'no-ekonomicheskaya sushchnost' ekonomicheskoy bezopasnosti natsional'noy ekonomiky Kongo Brazzavil' [Socio-economic essence of the economic security of the national economy of the Congo Brazzaville]. *Mizhnarodnyj naukovyj zhurnal «Internauka»*, vol. 15(55), p. 11–14.

МОДЕЛЮВАННЯ ВПЛИВУ СЕКТОРІВ ЕКОНОМІКИ НА ВВП НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ РЕСПУБЛІКИ КОНГО (БРАЗЗАВІЛЬ)

Анотація. У статті досліджено сучасний стан і динаміка розвитку національної економіки Республіки Конго (столиця Браззавіль). Проаналізовано динаміку зміни валового внутрішнього продукту економіки Республіки Конго за секторами економіки. На основі проведеного аналізу зроблено висновок про уповільнення темпів зростання ВВП у вартісному вираженні за досліджуваний період 2014–2018 рр. на 15,87% і зниження ВВП на душу населення на 23,99%. Досліджено динаміку ВВП Республіки Конго в розрізі секторів економіки. Встановлено, що частка секторів економіки у виробництві ВВП не однакова: за даними 2018 року, частка первинного сектору становила 6,99%, вторинного – 50,07%, третинного – 36,67% і сектору податків – 6,27%. Встановлено, що значне зниження обсягу ВВП за рахунок вторинного сектору викликано падінням видобутку вуглеводнів за той же період часу на 9,36% через зниження світових цін на нафту на 25,94%. Встановлено, що найбільший вплив на обсяг ВВП країни має вторинний сектор економіки (77,82%), який пов'язаний з видобутком вуглеводнів, що становить 95% експорту.

Ключові слова: Республіка Конго, Браззавіль, національна економіка, сектор економіки, ВВП, багатовимірний аналіз, моделювання, економічна безпека, перспективи розвитку.

MODELING THE INFLUENCE OF ECONOMIC SECTORS ON THE GDP OF THE NATIONAL ECONOMY OF THE REPUBLIC OF THE CONGO (BRAZZAVILLE)

Abstract. The article examines the current state and dynamics of development of the national economy of the Republic of Congo (capital Brazzaville). The dynamics of changes in the gross domestic product of the economy of the Republic of the Congo by sectors of the economy is analyzed. Based on the analysis, it was concluded that the GDP growth rate in value terms was slowing down for the period under study in 2014–2018, by 15.87% and a decrease in GDP per capita by 23.99%. The dynamics of the GDP of the Republic of the Congo in the context of the sectors of the economy is studied. It was found that the share of economic sectors in GDP production is not the same: according to 2018, the share of the primary sector was 6.99%, the secondary sector – 50.07%, the tertiary sector – 36.67%, and the tax sector – 6.27%. It has been established that a significant decrease in the volume of GDP due to the secondary sector is caused by a drop in hydrocarbon production over the same period of time by 9.36% due to a drop in world oil prices by 25.94%. According to the results of the calculations, it was established that the following pairs of variables: GDP and primary sector; GDP and secondary sector; GDP and tertiary sector; GDP and taxes have statistically significant non-zero correlations with a 95.0% probability. The degree of influence of the sectors of the economy on the GDP of the national economy of the Republic of the Congo was calculated: the primary sector – 28.85%, the secondary sector – 77.82%, the tertiary sector – 56.11%, the “taxes” economic sector – 64.14%. It was found that the secondary sector of the economy, which is associated with the extraction of hydrocarbons, has the greatest influence on the country's GDP, which accounts for 95% of exports. It has been established that the volume of oil production depends on fluctuations in the level of world oil prices. The following relationship has been established: a decrease in oil production leads to a decrease in the GDP of the Republic of the Congo. In order to increase the level of economic security of the national economy of the Republic of the Congo, it was recommended to expand the country's export items from the raw materials spectrum to oil refined products and invest in the long-term development of the country's infrastructure. For the further development of the economy of the Republic of the Congo, it is recommended to use the experience of economic development of advanced developed countries and Ukraine.

Key words: Republic of the Congo, Brazzaville, national economy, economic sector, GDP, multivariate analysis, modeling, economic security, development prospects.

Маслиган О. О.

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри туризму і географії
Мукачівського державного університету*

Maslihan Olena

*Candidate of Economic Sciences,
Senior Lecturer at Department of Tourism and Geography
Mukachevo State University*

ОЦІНКА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ СФЕРИ РЕКРЕАЦІЇ ТА ТУРИЗМУ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ КЛАСТЕРНОГО ПІДХОДУ

Анотація. Метою роботи є об'єктивна конкретизація тенденцій і тенденційності щодо розвитку сфери туризму і рекреації та розроблення обґрунтованих пропозицій щодо забезпечення її кластерного розвитку. При цьому завданнями дослідження є аналіз тенденцій розвитку суб'єктів, що безпосередньо забезпечують туристичний сервіс (а саме суб'єктів рекреаційного господарства, таких як лікувально-оздоровчі установи, оздоровчі), суб'єктів туризму та інших, транспортних компаній та приватних перевізників. Модель дослідження заснована на використанні елементів апарату технічного аналізу, у тому числі геометричного відображення середніх значень аналізованих показників, отримане із використанням певної математичної функції. Основні результати наукової роботи полягають у визначенні державно-приватного партнерства як дієвого механізму активізації розвитку сфери туризму і рекреації з боку державних органів влади.

Ключові слова: туризм і рекреація, апарат технічного аналізу, тенденції, санаторії та пансіонати з лікуванням, бази відпочинку, туристичні бази, готелі та інші місця тимчасового розміщення, транспортні компанії, приватні перевізники.

Вступ та постановка проблеми. Внаслідок глобальної фінансово-економічної кризи 2007–2008 рр. та її деструктивних наслідків (серед яких: зниження рівня реальних доходів населення, зростання рівня безробіття, зниження обсягу ВВП на душу населення [8, с. 55]) для нашої держави та вітчизняного бізнесу на перший план вийшли питання з підвищення ефективності використання обмежених ресурсів. Натепер наявні очікування МВФ, Світового банку та інших міжнародних фінансових інституцій щодо нової глобальної кризи 2020–2021 рр., враховуючи, що світові економічні лідери – Китай та США – були втягнуті в тривалу торговельну війну. Так, керівництво США кілька разів поспіль підвищувало митні тарифи на китайську продукцію, а сам Китай вдався до заходів у відповідь [8, с. 55–56]. Нині представники цих країн домовилися про перемир'я (у тому числі про поетапне скасування введених мит), однак головні суперечливі питання залишилися невирішеними.

Щодо економіки України, то досить яскраво проявляють себе явища, пов'язані з її деіндустріалізацією. Так, обсяги промислового виробництва в листопаді 2019 р. порівняно з аналогічним місяцем минулого року скоротилися на 7,5% [8, с. 6]. Зростання було відзначено виключно у весняні місяці. Загалом за січень-листопад 2019-го порівняно з відповідним періодом минулого року скорочення промислового виробництва становило 1,2% [8, с. 6]. Кризові явища загострили ринкову невизначеність та зумовили скорочення споживчого попиту.

У зв'язку із глобальними та національними особливостями економічного розвитку об'єктом пильної уваги є галузі, що здатні викликати найбільший мультиплікативний ефект в економіці. Згідно з аналітикою StrategyPartners та Всесвітньої туристичної організації UNWTO (United Nations World Tourism Organization), сфера рекреації та туризму є найбільш вигідною, з погляду мультиплікативного ефекту [8, с. 6]. Так, порівняно з галузями з переробки нафтопродуктів, виробництва машин та обладнання сукупний дохід країн світу від міжнародного туризму ста-

новить 7% від загального обсягу міжнародного експорту та 3% від міжнародного експорту послуг [8, с. 4]. Окрім прямого впливу, окреслена сфера має непрямий вплив, який і відомий як «ефект мультиплікації». Це додатковий дохід країн, що виникає внаслідок витрат туриста на купівлю товарів і послуг у цьому регіоні. Такий вплив синтезує також повторні витрати туристів.

У 2015 р. Україна не потрапила до рейтингу країн, привабливих для туризму, оскільки ця сфера знаходиться на початковій стадії розвитку, незважаючи на значний туристсько-рекреаційний потенціал (далі – ПРП). Хоча Україна вважається однією з найменш забезпечених у Європі за запасами місцевих водних ресурсів (1 тис. куб. м на 1 жителя), її ПРП характеризується значними лісовими, фауністичними ресурсами та значною площею рекреаційних територій, придатних для створення санаторно-курортних установ, баз відпочинку, туристичних маршрутів. Загальна площа лісових ділянок, які належать до лісового фонду України, становить 10,4 млн га (в т. ч. вкриті лісовою рослинністю 9,6 млн га.) [8, с. 6–7]. Площа освоєних та потенційних рекреаційних територій становить 12,8% від загальної території нашої країни [8, с. 7]. Крім того, нині в Україні розвідано близько 90 родовищ мінеральних вод, наявні термальні води, які є цінним природно-рекреаційним ресурсом. У сумарному обчисленні природно-рекреаційний потенціал України становить 9,6% від його сукупної величини серед усіх країн світу [8, с. 7]. Тому досить актуальним є загальне вивчення стану та тенденцій розвитку вітчизняної сфери рекреації та туризму.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Вивченню тенденцій розвитку вітчизняної сфери рекреації та туризму присвячено праці значної кількості науковців. Так, В.В. Шулик («Про сучасний стан і проблеми розвитку сфери відпочинку і туризму в Україні», 2006 р.), І.В. Гладка («Сучасні тенденції та особливості розвитку туризму в Україні», 2015 р.) аналізують наявний стан галузі відпочинку і туризму України, але лише за окремими показниками. Основна увага акцентується на тен-

денціях збільшення кількісних показників туристичного потоку в державі та проблемах туристичних організацій під час обслуговування туристів.

І.Д. Соловійов («Аналіз тенденцій розвитку туристичної сфери України та науково-методичні напрями вдосконалення її державного регулювання», 2010 р.) та Н.В. Погуда («Сучасний стан туристичного ринку України», 2018 р.) розглянули розвиток туристичної сфери через призму показників туристичних потоків та визначили загальний внесок туризму в економіку України. Крім того, науковцями досліджено чинники, що перешкоджають розвитку сфери туризму, здійснено перелік науково-методичних заходів щодо вдосконалення системи державного регулювання туристичної сфери. Слід зазначити, що використання виключно показників туристичних потоків не дозволило повною мірою висвітлити сучасний стан та тенденції розвитку туристичної сфери України.

Досить інформативні праці Г. Заячківської («Індекс конкурентоспроможності України у сфері подорожей і туризму», 2010 р.), Н.М. Іванченко («Проблеми та перспективи розвитку рекреаційного туризму», 2015 р.), Н.В. Ротань («Перспективи розвитку туристичної галузі в регіоні», 2013 р.). Ці науковці змістовно охарактеризували стан туристичної інфраструктури та супутніх галузей з погляду рівня їхньої конкурентоспроможності.

У більшості наукових напрацювань сучасний стан та тенденції розвитку сфери рекреації та туризму висвітлюються узагальнено (наприклад, на основі наявних туристичних потоків, показників конкурентоспроможності). Однак характеристики сфери, що забезпечує туристичний сервіс, такі як послуги підтримки та планування, розвитку туризму та рекреації, окремо не аналізуються.

Метою роботи є об'єктивна конкретизація тенденцій і тенденційності розвитку сфери туризму і рекреації та розроблення обґрунтованих пропозицій щодо забезпечення її кластерного розвитку. При цьому завданнями дослідження є аналіз тенденцій розвитку суб'єктів, що безпосередньо забезпечують туристичний сервіс (а саме суб'єктів рекреаційного господарства, таких як лікувально-оздоровчі установи, оздоровчі), суб'єктів туризму та інших, транспортних компаній та приватних перевізників.

Результати дослідження. Тенденції та тенденційність передбачають проведення такого аналізу даних, що має бути зорієнтований на окреслення системи поведінки сфери туризму та рекреації у часі. Ця необхідність пов'язана з тим, що окреслені категорії мають на увазі ідентифікацію явищ щодо стійкості розвитку послуг із відновлення, одужання, релаксації. Ці форми суспільного споживання благ у зв'язку із соціологізацією відтворювальної функції сформували галузь діяльності із створення специфічного продукту та організації його споживання.

Сьогодні, окремо сутність туристсько-рекреаційної сфери не виділена у науковій літературі [4; 3; 8, с. 222]. Проте підкатегорію «комплекси економіки» слід розуміти як поєднання взаємопов'язаних господарюючих суб'єктів, що беруть участь у виробництві матеріальних благ в економіці [4]. Під туристсько-рекреаційним комплексом можна окреслити ту сукупність взаємозв'язаних елементів, які беруть участь у виробництві унікального рекреаційно-туристського продукту [4; 3; 8, с. 222]. Таким чином, дослідження обставин та тенденцій розвитку вітчизняної сфери рекреації та туризму доцільно проводити за станом елементів туристсько-рекреаційного комплексу, які безпосередньо формують рекреаційно-туристський продукт та приваблюють туристів (наприклад, санаторно-курортні та оздоровчі заклади, готелі і другі місця тимчасового розміщення та ін.).

Передусім необхідно отримати картину загальної ситуації щодо тенденцій та тенденційності цієї площини. Слід визначити, що ця ситуація характеризується занепадом спеціалізованих засобів розміщування (санаторно-курортних та оздоровчих закладів) за певного зростання готелів та інших місць для тимчасового проживання. Останні забезпечують значно більший потік доходів від наданих послуг. Наприклад, у 2017 р. із 11 096 924,85 тис. грн. доходів від послуг, наданих юридичними особами – колективними засобами розміщування, 7 261 479,6 тис. грн. (або 65%) припадало на готелі та інші місця для тимчасового проживання. Тільки 3 835 445,22 тис. грн. прийшлося на спеціалізовані засоби розміщування (санаторії та пансіонати з лікуванням, санаторії-профілакторії, будинки і пансіонати відпочинку, інші) [7, с. 34]. У 2019 р. становище не змінилося [8, с. 2].

Показовим є аналіз тенденцій та тенденційності розвитку суб'єктів рекреаційного господарства України щодо розвитку спеціалізованих засобів розміщування. Так, за 1990–2018 рр. наявне загальне скорочення їх чисельності (табл. 1).

Незважаючи на невелике зростання (на 4%, або на 113 од.), яке спостерігалось в період 2011–2013 рр., санаторно-курортна галузь не змогла відновити показники розвитку у 1990–2005 рр. За окреслений період скорочення становить:

- по санаторіях та пансіонатах з лікуванням – 44%;
- по санаторіях-профілакторіях – 90%;
- по будинках і пансіонатах відпочинку – 80%;
- по базах та інших закладах відпочинку – 44,3%;
- по дитячих закладах оздоровлення та відпочинку – 37%.

Згідно з даними таблиці щодо санаторно-курортних та оздоровчих закладів, щорічно скорочувалася кількість не тільки за рахунок тих закладів, що мали невіддале географічне положення щодо геологічної будови та гідрологічних, рекреаційних й бальнеологічних ресурсів для лікування та відпочинку населення, розвитку туризму і спорту. Щодо тенденційності по санаторіях та пансіонатах із лікуванням, санаторіях-профілакторіях, будинках і пансіонатах відпочинку, то кількість закладів характеризується поліноміальним зменшенням (рис. 1). Характеристика змін поліномами ступеня свідчить про наявність кількох екстремумів і мінімумів щодо змін, які найяскравіше виражені по санаторіях-профілакторіях (які є медичними закладами санаторного типу для проведення комплексних лікувально-профілактичних заходів для хворих із певними захворюваннями) – екстремум тут наявний у 1994 р., 1996 р., а мінімум – у 1998 р., у 2013 р., у 2016 р. (що є періодами найбільшого скорочення об'єктів соціальної інфраструктури промислових та інших підприємств України [8, с. 4]).

Скорочення зумовлено ліквідацією закладів для працюючих поблизу від промислових підприємств через відсутність фінансування.

Щодо санаторіїв, пансіонатів із лікуванням, будинків і пансіонатів відпочинку, то зменшення їх кількості зумовлено тим, що радянська система таких закладів передбачала їх загальнодоступність для всіх прошарків населення. Із розвитком ринкових відносин проблеми фінансово-матеріального забезпечення окреслених закладів призвели до зниження їхньої здатності бути доступними (за наявного рівня пенсій та зарплат придбати повноцінну путівку у санаторій можуть не всі). Крім того, на тенденційність значно вплинула ліквідація закладів для працюючих поблизу промислових та інших підприємств через відсутність фінансування. Наприклад, санаторій-профілакторій Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки припинив роботу через відсутність фінансування

Аналітичні тенденції розвитку спеціалізованих засобів розміщування, 1990–2018 рр.

	Санаторії та пансіонати з лікуванням ²		Санаторії-профілакторії ²		Будинки і пансіонати відпочинку ²		інші заклади оздоровлення та відпочинку, в т.ч. ²			
	закладів	темпи росту	закладів	темпи росту	закладів	темпи росту	базис		дитячі заклади	
							закладів	темпи росту	закладів	темпи росту
1990	505	-	556	-	332	-	2213	-	15687	-
1991	513	1,58	568	2,16	342	3,01	2236	1,04	10521	-32,93
1992	531	3,51	571	0,53	321	-6,14	2135	-4,52	10422	-0,94
1993	546	2,82	544	-4,73	308	-4,05	2003	-6,18	7242	-30,51
1994	539	-1,28	520	-4,41	303	-1,62	1968	-1,75	5884	-18,75
1995	551	2,23	517	-0,58	294	-2,97	1862	-5,39	5884	0,00
1996	545	-1,09	463	-10,44	286	-2,72	1777	-4,56	5615	-4,57
1997	536	-1,65	428	-7,56	289	1,05	1754	-1,29	5601	-0,25
1998	547	2,05	416	-2,80	292	1,04	1913	9,06	6904	23,26
1999	547	0,00	404	-2,88	303	3,77	1961	2,51	7644	10,72
2000	549	0,37	370	-6,68	266	-12,21	2010	2,50	7615	-0,38
2001	555	1,09	357	-5,31	273	2,63	2015	0,25	8578	12,65
2002	544	-1,98	334	-6,44	290	6,23	1982	-1,64	10890	26,95
2003	544	0,00	325	-2,69	292	0,69	2005	1,16	14961	37,38
2004	531	-2,39	311	-4,31	302	3,42	2033	1,40	19443	29,96
2005	524	-1,32	291	-6,43	321	6,29	2016	-0,84	18366	-5,54
2006	520	-0,76	277	-4,81	301	-6,23	1976	-1,98	18238	-0,70
2007	523	0,58	269	-2,89	302	0,33	1934	-2,13	18363	0,69
2008	518	-0,96	262	-2,60	302	0,00	1916	-0,93	18672	1,68
2009 ³	513	-0,97	252	-3,82	296	-1,99	1907	-0,47	17379	-6,92
2010	510	-0,58	234	-7,14	290	-2,03	1920	0,68	17342	-0,21
2011	508	-0,39	224	-4,27	280	-3,45	1947	1,41	17703	2,08
2012	484	-4,72	185	-17,41	286	2,14	1925	-1,13	17744	0,23
2013	477	-1,45	165	-10,81	271	-5,24	1916	-0,47	18549	4,54
2014 ¹	320	-32,9	118	-28,48	90	-66,79	1400	-26,93	13977	-24,65
2015 ¹	309	-3,44	79	-33,05	76	-15,56	1399	-0,07	9743	-30,29
2016 ¹	291	-5,83	63	-20,25	73	-3,95	1295	-7,43	9669	-0,76
2017 ¹	284	-2,41	55	-12,70	67	-8,22	1235	-4,63	9745	0,79
2018 ¹	282	-0,70	53	-3,64	66	-1,49	1231	-0,32	9745	0,00

Примітка:

¹ Без урахування тимчасово окупованої території АРК, м. Севастополя та тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

² У 2002–2011 рр. інформація по діяльності санаторно-курортних (оздоровчих) закладів подається за 12 місяців: з 1 жовтня попереднього по 30 вересня звітного року.

³ У 1990–2009 роках – дитячі оздоровчі табори.

Джерело: сформовано на основі [6; 7, с. 34]

у 2013 р. Аналогічні проблеми наявні за іншими закладами оздоровлення та відпочинку (рис. 2).

Наприклад:

1) санаторій «Світанок» (с. Макіївці на Хмельниччині), де оздоровлювалися діти із ризиком захворювання на туберкульоз. Із 2020 р. санаторій може припинити існування у зв'язку із проблемами фінансування. Так, у 2019 р. на забезпечення функціонування «Світанку» було витрачено понад 8 млн грн., з яких 75% становила медична субвенція з державного бюджету;

2) санаторій «Жовтень» на узбережжі Дніпра (Кінча-Заспа) через проблеми з фінансуванням у 2016–2018 рр. збільшив боргові балансові зобов'язання на 10 млн грн.

Внаслідок окресленої тенденційності закономірним є поліноміальне зменшення кількості відпочивальників у санаторно-курортних та оздоровчих закладах та висока ймовірність подальшого нарощування негативних тенденцій.

Окрім визначених вище, за 1990–2018 рр. наявне зменшення загальної місткості засобів розміщення, а саме

ліжко-місць (рис. 3). Зокрема, тенденційність загальної місткості санаторно-курортних та оздоровчих закладів у частині площ номера з ліжком, постільною білизною, рушниками та іншим інвентарем, призначеним для проживання однієї людини, виявляє загальне скорочення, що оцінюється у 70%. При цьому 7% фактично не працювало у 2018 р., з них 5% – не працювало внаслідок відсутності коштів на експлуатацію.

Слід зазначити, що подальше прогнозування тенденцій розвитку виявляє високу ймовірність наступного поліноміального скорочення ліжко-місць до 320 тис. Скорочення найчастіше пов'язане із результатами фінансового аудиту ефективності використання коштів обласних бюджетів на утримання цих закладів, завантаженість яких у середньому не перевищує 33% [8, с. 34–36].

Низка завантаженість – результат застарілої матеріальної бази та інших проблем. Наприклад, у 2016 р. почалося скорочення ліжко-місць у трьох дитячих санаторіях Тернопільської області, а саме:

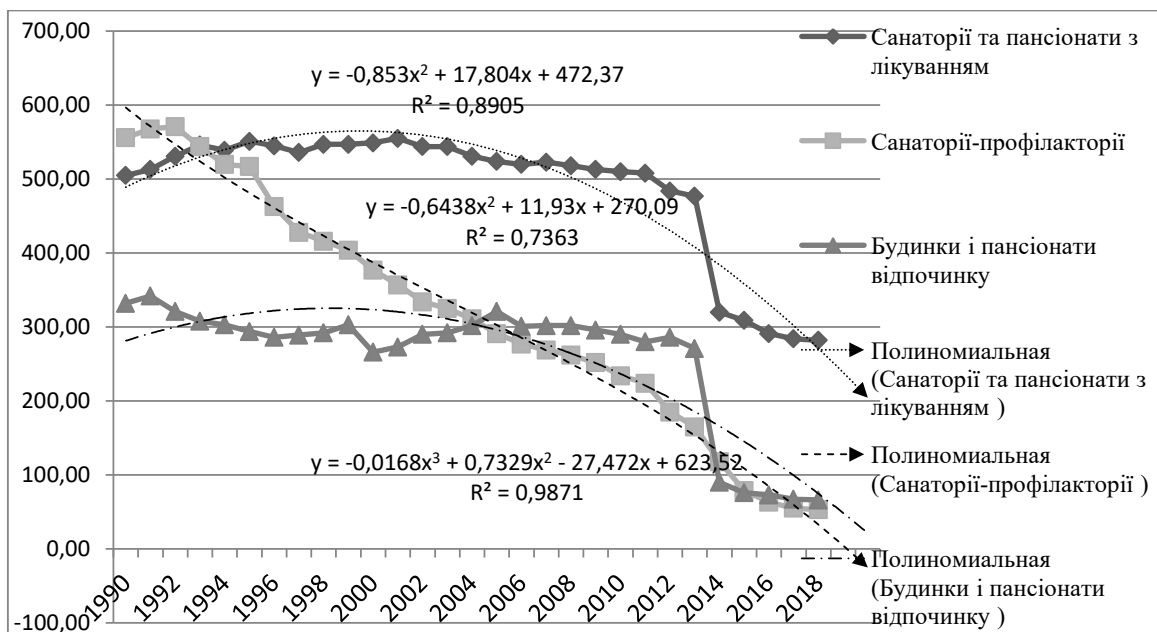


Рис. 1. Тенденційність по санаторіях, пансіонатах із лікуванням, санаторіях-профілакторіях, будинках і пансіонатах відпочинку, 1990–2018 рр.

Джерело: сформовано за даними табл. 1

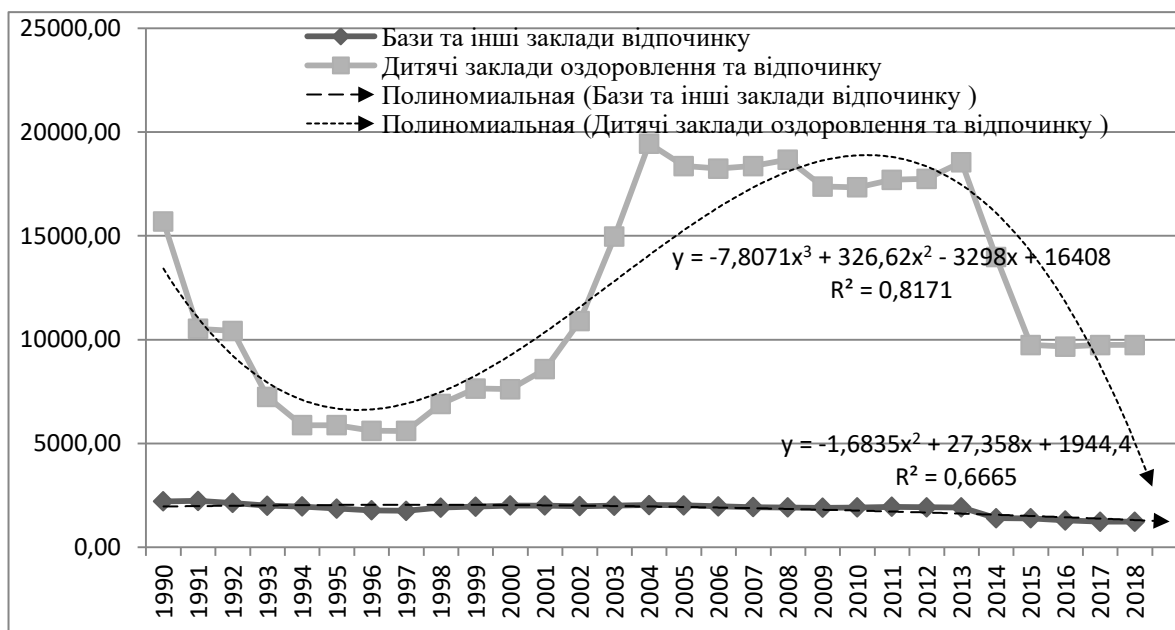


Рис. 2. Тенденційність по інших закладах оздоровлення та відпочинку (базах та дитячих закладах), 1990–2018 рр.

Джерело: сформовано за даними табл. 1

- у Кременецькому санаторії (на 20 ліжко-місць);
- у Яблунівському протитуберкульозному санаторії (на 30 ліжко-місць);
- у Бережанському гастроентерологічному санаторії (на 50 ліжко-місць).

Додатково держфінінспекція рекомендувала ліквідувати в санаторіях школи у зв'язку з невиконанням плану ліжко-днів.

Матеріальна база та апаратура у Кременецькому, Яблунівському та Бережанському санаторіях застаріла, фінансування ліжко-дня:

- за медикаментами становить 2,38 грн.;
- за харчуванням – 17,36 грн. на день.

Щодо готелів та інших місць тимчасового проживання як майнових комплексів, що складаються з номерів, вони підлягають єдиному керівництву та згруповані за категоріями відповідно до комплексу послуг та матеріально-технічного забезпечення [8, с. 55]. У цьому напрямі аналіз тенденцій виявляє їх поступове збільшення (у середньому на 99%) станом на 2006–2013 р. (в т.ч. у зв'язку із проведенням Євро-2012), та подальше зменшення на 23,6% до 2019 р. (табл. 2).

При цьому виявлене поліноміальне зростання щодо кількості номерів за експоненційної зміни житлової площі (рис. 4), за 1990–2019 рр.

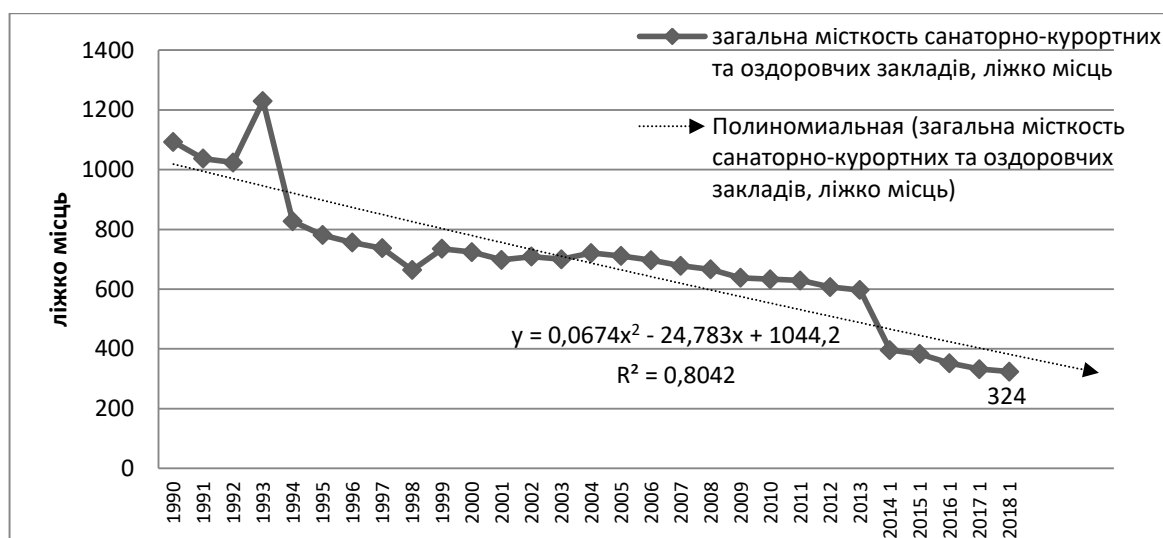


Рис. 3. Тенденційність, щодо загальної місткості санаторно-курортних та оздоровчих закладів за 1990–2018 рр., тис. ліжок-місць

Джерело: сформовано на основі [8, с. 34–36], без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

Тенденційність є наслідком поступового збільшення кількості комфортабельних номерів готелів та інших місць тимчасового проживання (табл. 3), а саме номерів

вищої категорії (президентський апартамент, апартамент, люкс, напівлюкс чи дуплекс) та першої категорії (стандарт).

Таблиця 2

Аналітичні тенденції щодо готелів та інших місць тимчасового проживання за 1990–2019 рр.

Період	Кількість підприємств готельного типу		Кількість номерів		Житлова площа всіх номерів	
	Од.	Темп росту	номерів	Темп росту	тис. м ²	Темп росту
1995	1396		62360		1032,3	
1996	1368	-2,006	60601	-2,821	999,9	-3,139
1997	1375	0,512	58464	-3,526	1002,1	0,220
1998	1328	-3,418	55487	-5,092	1010,7	0,858
1999	1326	-0,151	51450	-7,276	948,7	-6,134
2000	1308	-1,357	51012	-0,851	949,1	0,042
2001	1258	-3,823	49966	-2,050	947,9	-0,126
2002	1254	-0,318	51107	2,284	977	3,070
2003	1218	-2,871	50412	-1,360	997,8	2,129
2004	1192	-2,135	50414	0,004	1012,2	1,443
2005	1232	3,356	51686	2,523	1072,4	5,947
2006	1269	3,003	53645	3,790	1120,2	4,457
2007	1420	11,899	62165	15,882	1313,6	17,265
2008	1595	12,324	71580	15,145	1508,4	14,829
2009	1684	5,580	76019	6,201	1624,6	7,704
2010	1731	2,791	79833	5,017	1700,6	4,678
2011	2499	44,367	120 248	50,624	1712,8	0,717
2012	2375	-4,962	123 713	2,882	1733	1,179
2013	2788	17,389	136 583	10,403	1785	3,001
2014	2644	-5,165	135 518	-0,780	1778	-0,392
2015	2 478	-6,278	132 535	-2,201	1733	-2,531
2016	2534	2,260	135 916	2,551	1746	0,750
2017	2474	-2,368	133 396	-1,854	1711	-2,005
2018	2440	-1,374	132400	-0,747	1674	-2,162
2019	2130	-12,705	131055	-1,016	1612	-3,704

Джерело: сформовано на основі [6; 8, с. 34–36].

Дані за 2014–2019 рр., без урахування тимчасово окупованої території АРК, м. Севастополя та тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

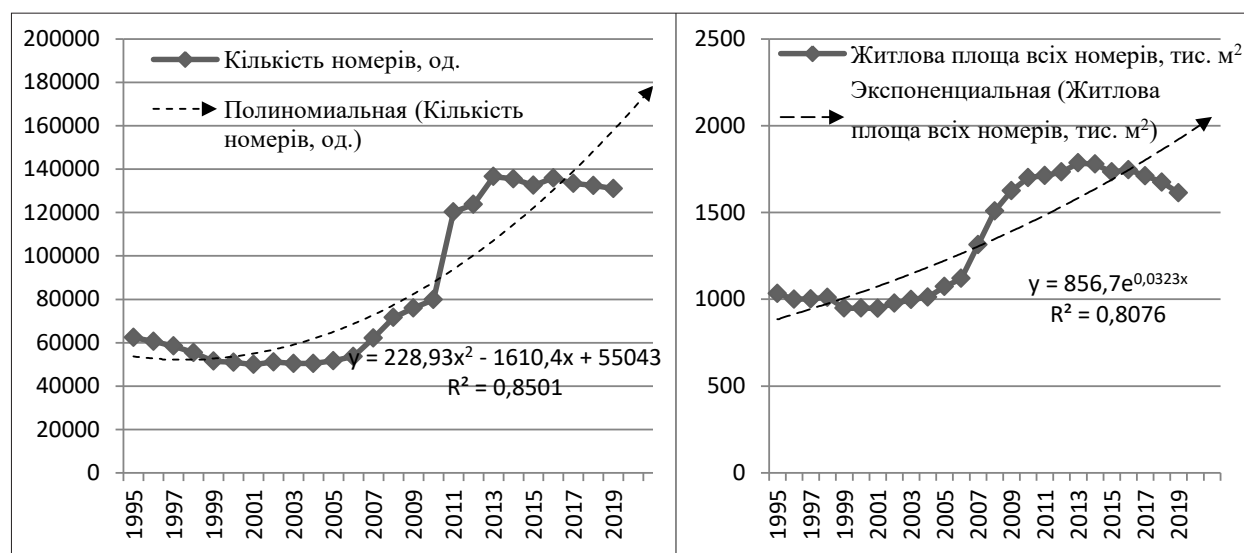


Рис. 4. Тенденційність щодо кількості номерів та їх житлової площі, 1990–2019 рр.

Джерело: сформовано на основі табл. 2

Попри позитивну динаміку, можна стверджувати, що доступність послуг готелів та інших місць тимчасового проживання є обмеженою для туристів із низьким та середнім рівнем доходу. Недостатньою є кількість інших місць для тимчасового проживання, на які існує підвищений попит, а саме [8, с. 338]: мотелів, костелів, кемпінгів, агроготелів, гуртожитків, туристичних баз, гірських притулків, студентських літніх таборів, інших місць для тимчасового розміщення. Так, наприклад, у Києві в сегменті п'яти зірок налічується понад 1500 номерів. Така забезпеченість порівняно з європейськими країнами є низькою. Становище зумовлено тим, що готелі високого цінового сегменту окуповуються довше, але дають більш надійний та стабільний дохід, ніж об'єкти інших класів.

Складною є ситуація із суб'єктами, що обслуговують перевезення пасажирів на туристичних і екскурсійних маршрутах, за 2009–2019 рр. Кількість пасажирів на таких маршрутах

(порівняно з базисним 2009 р.) зменшилася на 5,6%, незважаючи на зростання показника у 2011–2013 рр. (табл. 4).

Крім того, прогнозування подальших тенденцій перевезень пасажирів на цих маршрутах (рис. 5) демонструє імовірність поліноміального зниження їх кількості до 110 млн осіб.

Окреслена тенденційність щодо суб'єктів, які забезпечують туристичний сервіс, пояснюється формуванням незадовільної структури туристичних потоків в Україні за період (табл. 5), що аналізується, у якій (порівняно з базисним 1995 р.):

- 1) збільшується кількість громадян України, що виїжджають за кордон з туристичною метою (на 11,11 %);
- 2) зменшується кількість іноземних туристів, що відвідали Україну з туристичною метою (на 86,54%);
- 3) збільшується кількість туристів, обслугованих суб'єктами туристичної діяльності України (на 80%), однак виключно за рахунок внутрішнього туризму.

Таблиця 3

Загальна характеристика готелів та інших місць для тимчасового проживання за 2019 р.

	Юридичні особи							Фізичні особи-підприємці						
	Кількість закладів	Кількість осіб, що перебували у закладах, осіб.	Кількість номерів	З них категорії				Кількість закладів	Кількість осіб, що перебували у закладах, осіб	Кількість номерів	З них категорії			
				вищої	першої	другої	третьої				вищої	першої	другої	третьої
готелі	692	3426374	38920	9749	22192	4121	2027	869	969472	15464	3003	8628	1299	1382
мотелі	26	36412	511	116	269	38	63	101	74 287	1323	118	626	218	220
хостели	2	4698	43			9	28	41	39800	386	16	44	44	151
кемпінги	3	1070	43				7	9	6744	136	8	81	10	13
агроготелі	0	-						-	-			-		
гуртожитки для приїжджих	69	150366	2681	100	294	161	893	15	41942	343	9	211	1	74
туристичні бази, гірські притулки, студентські літні табори	102	173656	3 635	395	1116	537	1038	201	210343	4 739	448	1603	518	1001

Джерело: сформовано на основі [8, с. 302–337]. При цьому дані за не враховують тимчасово окупованої території АРК, м. Севастополя та тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

Таблиця 4

Аналітичні тенденції, щодо перевезень пасажирів на туристичних та екскурсійних маршрутах, 2009–2019 рр.

Показники, щодо перевезень	Перевезено пасажирів, млн.						Темпи зміни (+;-),%				
	2009	2011	2013	2015	2017	2019	2009/2011	2011/2013	2013/2015	2017/2015	2019/2017
Всього, на туристичних та екскурсійних маршрутах	653	684	700	676	636	616	4,77	2,35	-3,39	-5,93	-3,14
автомобільних	380,8	352,35	363,9	351,57	330,72	332,64	-7,47	3,28	-3,39	-5,93	0,58
залізничних	178,98	165,6	171,03	165,2	171,9	162,99	-7,47	3,28	-3,39	4,08	-5,22
водних (морський та річковий транспорт)	13,5	12,9	17,8	22	20	18,9	-4,44	37,98	23,60	-9,09	-5,50
повітряних	79,324	152,8	147	137,29	113,3	101,5	92,69	-3,8	-6,7	-17,5	-10,45

При цьому дані за 2015–2019 рр. не враховують тимчасово окупованої території АРК, м. Севастополя та тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

Таблиця 5

Аналітичні тенденції щодо туристичних потоків в Україні, 1995–2019 рр.

	Кількість іноземних громадян, які в'їхали в Україну			Кількість громадян України, які виїжджали за кордон			туристів, обслугованих суб'єктами туристичної діяльності України
	усього	Із них, з метою туризм	Темпи приросту іноземних туристів	усього	Із них, з метою туризм	Темпи приросту іноземних туристів	
1995	6311217	276654	-	13011370	190665	-	2014431
1996	6290094	287112	-0,33	13444310	199876	3,33	1953321
1997	6221126	306776	-1,10	13533219	205651	0,66	1981123
1998	6211211	311221	-0,16	13522125	207315	-0,08	1998775
1999	6344321	321143	2,14	13400899	283211	-0,90	2001124
2000	6430940	377871	1,37	13422320	285353	0,16	2013998
2001	9174166	416186	42,66	14849033	271281	10,63	2175090
2002	10516665	417729	14,63	14729444	302632	-0,81	2265317
2003	12513883	590641	18,99	14794932	344 332	0,44	2856983
2004	15629213	436311	24,89	15487571	441798	4,68	1890370
2005	17630760	326389	12,81	16453704	566942	6,24	1825649
2006	18935775	1210156	7,40	16875256	868228	2,56	2206498
2007	23122157	1444962	22,11	17334653	336049	2,72	2863820
2008	25449078	1693348	10,06	15498567	1282023	-10,59	3041655
2009	20798342	1350245	-18,27	15333949	913640	-1,06	2290097
2010	21203327	1083015	1,95	17180034	1275398	12,04	2280757
2011	21415296	1225954	1,00	19773143	1590182	15,09	2199977
2012	23012823	940052	7,46	21432836	641836	8,39	3000696
2013	24671227	488496	7,21	23761287	354840	10,86	3454316
2014*	12711507	146804	-48,48	22437671	201541	-5,57	2425089
2015*	12428286	137906	-2,23	23141646	206598	3,14	2019576
2016*	13333096	172848	7,28	24668233	224646	6,60	2549606
2017*	14229 642	38 958	6,72	26437413	120887	7,17	2806426
2018*	14112110	38155	-0,83	28443411	203111	7,59	4557447
2019*	14003322	37233	-0,77	29140011	211854	2,45	3644310

Джерело: складено на основі [6; 8, с. 200–204].

При цьому дані за 2015–2019т рр. не враховують тимчасово окупованої території АРК, м. Севастополя та тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Щодо тенденційності зміни туристичних потоків України, відзначена їхня поліноміальна специфіка (рис. 6), яка має значну кількість екстремумів та мінімумів, наявність яких пояснюється нестабільністю політичної ситуації в Україні. Зокрема, значне зниження кількості іноземних громадян, які в'їхали в Україну, та підвищення кількості громадян України, які виїжджали за кордон із туристичною метою:

1) у 2004–2005 рр. пов'язано з помаранчевою революцією;

2) у 2013–2014 рр. пов'язано з Євромайданом, наслідки якого туристична сфера України відчуває донині.

Позитивні зміни щодо туристичних потоків були відчутні у 2005 р. (Євробачення), у 2009 р. (зростання популярності футбольного клубу «Шахтар», який дійшов до фіналу Кубка УЄФА), у 2012 р. (проведення Євро-2012).

При цьому дані за 2015–2019 рр. не враховують тимчасово окупованої території АРК, м. Севастополя та тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

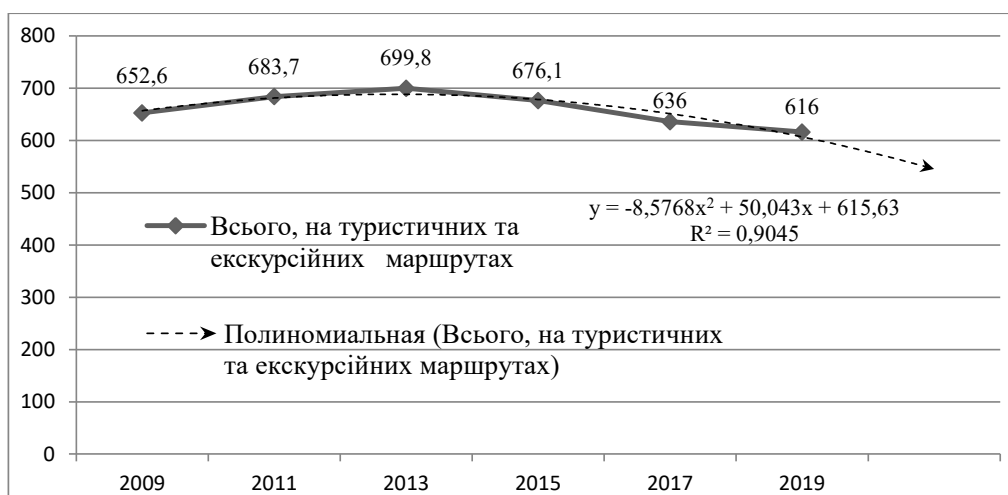


Рис. 5. Тенденційність, щодо перевезень пасажирів на туристичних та екскурсійних маршрутах, 2009–2019 рр.

Джерело: сформовано на основі табл. 4

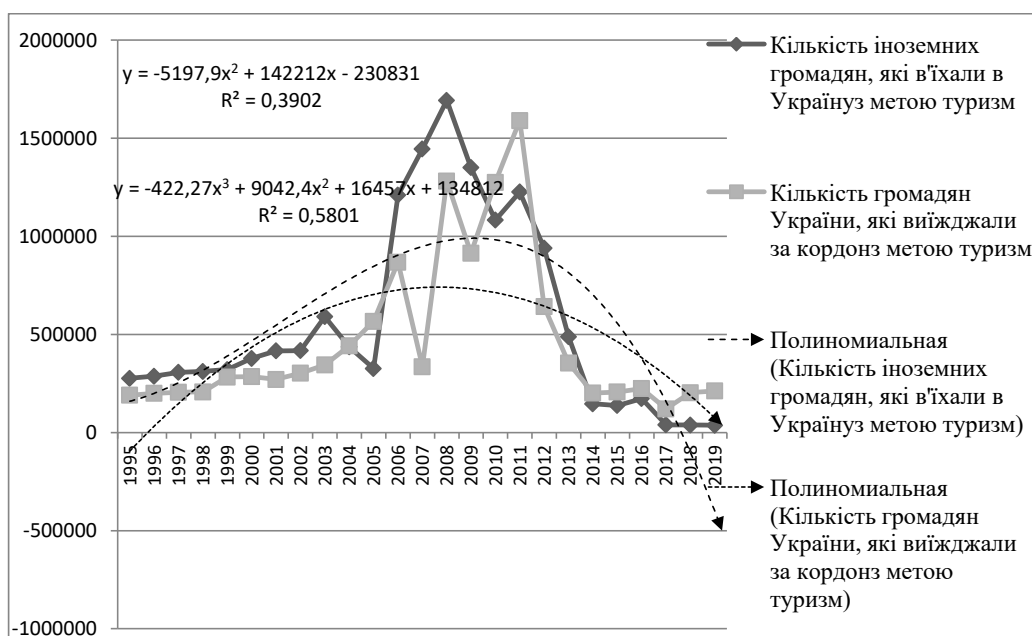


Рис. 6. Тенденційність, щодо туристичних потоків України, 1995–2019 рр.

Джерело: сформовано за даними табл. 5

Характеристики тенденцій та тенденційності розвитку сфери рекреації та туризму в Україні потребують негайних заходів щодо оптимізації становища. На наш погляд, найбільш дієвим механізмом активізації розвитку цієї сфери може стати кластерна еволюція бізнесу у регіонах з розвинутою туристичною інфраструктурою. Фактично необхідний штучний або природний процес, спрямований на перехід від одиничного розвитку бізнес-одиниць до їх розбиття на множини, що є кластерами [2].

Доцільність такого розвитку пов'язана з тим, що його ефективність, а саме здатність забезпечити вищий дохід від надання туристичних послуг, порівняно з незалежними бізнес-одиницями доведена на практичному досвіді. Так, для країн: Європи (а саме Євросоюзу) різниця доходів від надання послуг кластеризованими суб'єктами сфери туризму та рекреації на 30–36% вища, ніж у одиничних (некластеризованих); Південно-Східної Азії (АСЕАН) –

на 50–55%; Перської затоки – на 54–64% [6, с. 176]. При цьому із часом ця різниця зростає (табл. 6).

У зарубіжній практиці різниця більш значуща. Так, в Україні доходів від надання послуг кластеризованими суб'єктами сфери туризму та рекреації на 5–10% більше, ніж у некластеризованих [8, с. 170]. Така різниця зумовлена практикою управління кластеризованими суб'єктами сфери туризму та рекреації на макрорівні (з боку державних та регіональних органів влади) та мікрорівні (з боку самих суб'єктів туристсько-рекреаційного комплексу), яка в Україні на початковому етапі розвитку.

Висновки. Дієвим механізмом активізації розвитку сфери туризму та рекреації, з боку державних органів влади є впровадження механізмів державно-приватного партнерства в районах із розвинутою туристичною інфраструктурою [6].

Аналіз різниці доходів від надання послуг кластеризованими суб'єктами туризму та рекреації та некластеризованими

	(-:+) різниця доходів від надання послуг кластеризованими суб'єктами туризму та рекреації та одиничними (некластеризованими),%									
	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018
Країни Європи (а саме Євросоюзу)	20-27			27-32		29-33			30-36	
Країни Південно-Східної Азії (АСЕАН)	33-42					35-49			50-55	
Країни Перської затоки	50-55		50-57		54-59		54-60		54-69	

Джерело: сформовано на основі [8, с. 174–176]

Ефективність державно-приватного партнерства у сфері туризму та рекреації доведена на практичному досвіді багатьох країн. Наприклад, у результаті реалізації проекту державно-приватного партнерства у сфері розвитку економічного туризму у Південно-Африканській республіці був створений SANParks – найбільш прибуткова державна організація у світі із щорічним доходом 30 млрд дол. США.

Щодо суб'єктів бізнесу – для них доцільним є створення комплексних кластерів рекреації та туризму або їх тематичних типових різновидів, що орієнтовані на моделі

управління, інтегровані у мережні структури, та управління інтегрованими зусиллями з розвитку. У цьому разі чинником, що забезпечує більшу ефективність кластерів сфери рекреації та туризму, є їхня властивість сприяти системному розвитку або синергетичній взаємодії учасників (які на основі взаємозв'язку здатні забезпечити високу ефективність функціонування). Учасником кластеру може бути держава (наприклад, в особі органів місцевого самоврядування). Тому застосування державно-приватного партнерства може стати їхньою невід'ємною складовою частиною.

Список використаних джерел:

1. Волкова І.І. Розвиток санаторно-курортної діяльності в Карпатському регіоні. *Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. Серія «Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм»*, 2017. Вип. 6. С. 143–152.
2. Ганинець П.П. Управління ризиками в санаторній діяльності. *Медицина інформатика та інженерія*. 2017. № 2. С. 20–24.
3. Гладкова І.В. Сучасні тенденції та особливості розвитку туризму в Україні. *Економіка. Проблеми економічного становлення*, 2015. № 1(2). С. 64–67.
4. Кобзова С.М. Поняття «туристичний регіон», «регіональний туризм» та «туристський маршрут» у сучасному науковому дискурсі. *Вісник ЛНУ імені Тараса Шевченка*. 2010. № 16(203). С. 24–31.
5. Островський І.А., Костюк В.Д. Державно-приватне партнерство як чинник децентралізації економіки України. Економіко-правові аспекти державно-приватного партнерства в умовах децентралізації економіки України : матеріали Всеукр. наук.-практ.інтернет-конф. молодих учених і студ. (Харків, 1-28 лютого 2017 р.). Харків : ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2017. С. 133–136.
6. Сайт державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 17.01.2020).
7. Колективні засоби розміщення в Україні у 2017 р. : Статистичний збірник / Державна служба статистики України. Київ, 2018. 142 с.
8. Li Jong Analysis of financial statements of tourism and recreation sectors of the world economy: additional disclosures. The materials of report.: Ernst & Young, 2019. Pp. 614.

References:

1. Volkova I.I. (2017). Rozvytok sanatorno-kurortnoi diialnosti v Karpatskomu rehioni [Development of sanatorium and health resort activity in the Carpathian region]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V.N. Karazina* [The Herald of the Kharkov National University named after V.N. Karazina], vol. 6(6), 143–152.
2. Hanynets P.P. (2017). Upravlinnia ryzykamy v sanatorni diialnosti [Management of risks in sanatorium activity]. *Medychna informatyka ta inzheneriia* [Medical computer science and engineering], vol. 2, 20–24.
3. Hladkova I.V. (2015). Suchasni tendentsii ta osoblyvosti rozvytku turyzmu v Ukraini [Current trends and features of tourism development in Ukraine]. *Ekonomika. Problemy ekonomichnoho stanovlennia* [Economy. The problems of economic formation], vol. 1(2), 64–67.
4. Kobzova S.M. (2010). Poniattia «turystychnyi rehion», «rehionalnyi turyzm» ta «turystskyi marshrut» u suchasnomu naukovomu dyskursi [The concept of «tourist area», «regional tourism» and «tourist route» in modern scientific discourse]. *Visnyk LNU imeni Tarasa Shevchenka* [Bulletin of Taras Shevchenko National University], vol. 16(203), 24–31.
5. Ostrovskiy I.A., Kostyuk V.D. (2017). Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak chynnyk detsentralizatsii ekonomiky Ukrainy [The public-private partnership as a factor of decentralization of the economy of Ukraine]. *Ekonomiko-pravovi aspekty derzhavno-pryvatnoho partnerstva v umovakh detsentralizatsii ekonomiky Ukrainy* [Economic and legal aspects of public-private partnership in decentralization of the economy of Ukraine]. *Materialy Vseukr. nauk.-prakt.internet-konf. molodykh uchenykh i stud.* (Kharkiv, 1-28 liutoho 2017 r.), 133–136.
6. Sait derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [online]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 17 January 2020).
7. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2018). Kolektyvni zasoby rozmishchennia v Ukraini u 2017 r. [Collective means of accommodation in Ukraine in 2017]. Kyiv.
8. Li Jong (2019). Analysis of financial statements of tourism and recreation sectors of the world economy: additional disclosures. The materials of report.: Ernst & Young, 614.

ОЦЕНКА ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ РЕКРЕАЦИИ И ТУРИЗМА СКВОЗЬ ПРИЗМУ КЛАСТЕРНОГО ПОДХОДА

Аннотация. Целью работы является объективная конкретизация тенденций и тенденциозности в развитии сферы туризма и рекреации и разработка обоснованных предложений по обеспечению ее кластерного развития. При этом задачами исследования является анализ тенденций развития субъектов, которые непосредственно обеспечивают туристический сервис (а именно субъектов рекреационного хозяйства, таких как лечебно-оздоровительные учреждения, оздоровительные), субъектов туризма и других, транспортных компаний и частных перевозчиков. Модель исследования основана на использовании элементов аппарата технического анализа, в том числе геометрического отображения средних значений анализируемых показателей, полученных с использованием определенной математической функции. Основные результаты научной работы заключаются в определении государственно-частного партнерства как действенного механизма активизации развития сферы туризма и рекреации со стороны государственных органов власти.

Ключевые слова: туризм и рекреация, аппарат технического анализа тенденции, санатории и пансионаты с лечением, базы отдыха, туристические базы, гостиницы и другие места временного размещения, транспортные компании, частные перевозчики.

ASSESSMENT OF TRENDS OF RECREATION AND TOURISM DEVELOPMENT FROM THE PERSPECTIVE OF THE CLUSTER APPROACH

Summary. The goal of the effort is by being specific trends and bias development of tourism and recreation and development sound advice, to ensure clustering development. The primary challenges in the research are to examine development trends of actors, that directly provide touristic activities, namely, recreation actors (such as health facility, healthcare establishments), tourism and other actors, transport companies and private carriers. This research model is based on the element of the technical analysis, including geometric display mean values of monitoring figures obtained through a certain mathematical function. A scientific approach lies in exploring developments and trends of developing a national tourism and recreation. It practicably conducted by the status of Tourist and recreational complex, which directly shape recreational and tourist product and tourist attraction. Based on current trends, it can be concluded that Revenue from the provision of services clustered tourism and recreation actors higher than that of single (non-clustered). The difference was due to long-standing clustered management practices, tourism and recreation actors on macro- end mesolevel (by both State, regional governments) and micro-level (by entities tourism and recreation), which in Ukraine only for the establishment phase of development. A key output from scientific work ascertained the nature of public-private partnerships (as a powerful tool enhances the development this sphere by public authorities). For businesses the desirability establishment of an integrated tourism and recreation. The practical value of this study – the possibility of using results obtained in shaping the theoretical frameworks, management of tourism and recreation enterprise under the cluster.

Key words: tourism and recreation, technical analysis of tendency, sanatoriums and boarding houses with treatment, recreation centers, tourist bases, hotels and other temporary accommodation, transport companies, private carriers.

Наконечна Т. В.

*кандидат економічних наук, доцент кафедри маркетингу і логістики
Національного університету «Львівська політехніка»*

Тимко А. Ю.

*старший викладач кафедри водіння бойових машин та автомобілів
Національної академії сухопутних військ*

Гапій М. П.

студентка

Національного університету «Львівська політехніка»

Nakonechna Taisiia

*Ph. D., Associate Professor of the Department of Marketing and Logistics
National University «Lviv Polytechnic»*

Timko Andrii

*Senior Instructor of the Department of Driving Combat Vehicles and Cars
National Academy of Land Forces*

Hapii Mariana

Student

National University «Lviv Polytechnic»

МАРКЕТИНГОВІ ІНСТРУМЕНТИ ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ ЦИРКУЛЯРНОЇ ЕКОНОМІКИ

Анотація. У статті розглянуто суть та зміст концепції «циркулярна економіка» та показано основні цілі і переваги від її застосування. Охарактеризовано основні компоненти циркулярної економіки, такі як ресурсоефективне та чисте виробництво, свідоме споживання, єдиний ринок зеленої продукції та інші. Визначено можливі ймовірні ризики для економічної, екологічної та соціальної сфери функціонування під час швидкого переходу до циркулярної економіки. Запропоновано маркетингові інструменти популяризації та шляхи стимуляції переходу від традиційної економіки до циркулярної моделі, яка спрямована на забезпечення взаємозалежності між економічним зростанням та екологічною стійкістю та є найбільш вдалим способом збереження ресурсів і матеріалів. Наведено приклади світових брендів та країн-виробників, які активно дотримуються принципів циркулярної економіки та вже зараз мають досягнення у цій сфері.

Ключові слова: маркетингові інструменти, циркулярна економіка, декарбонізація, рециклінг, соціальний маркетинг, інтернет-маркетинг.

Вступ та постановка проблеми. Загострення екологічних проблем у глобальному масштабі здебільшого зумовлено економічними процесами та традиційною економічною моделлю економіки, яка не є ефективною з позицій екології та не відповідає сучасним вимогам сталого розвитку. Пошук нових інструментів, що здатні забезпечити гармонію між економічним зростанням і екологічною стійкістю задля забезпечення економіко-екологічної безпеки на планеті, є нагальним завданням сучасної цивілізації.

У відповідь на зростаюче споживання та, як наслідок, на накопичення маси відходів, які не піддаються швидкій переробці у природному середовищі та/або чинять шкідливий вплив на навколишнє середовище, у світі виникла концепція циркулярної економіки. Вона являє собою нову модель економіки, яка асоціюється із «зеленою угодою».

«Зелена угода» – найбільша в історії ЄС корекція економічного курсу. Проект передбачає зміни в усіх галузях з прицілом на досягнення глобальної мети – формування в ЄС вуглецево-нейтрального простору через 30 років. Проект також передбачає вирішення кліматичних завдань, скорочення обсягу викидів парникових газів, збільшення частки енергії з відновлюваних джерел та економії енергії.

Україна має долучитися до формування «Європейської зеленої угоди» як повноцінний гравець і стати невід’ємною частиною європейської політики у цій сфері. Для українців це означатиме енергетичну безпеку, чисте довкілля, справедливу економіку та зрештою нижчі платіжки за енергію.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивчення досвіду розвинутих країн загалом та їхніх наукових досліджень є важливим, адже це перевірений шлях економіко-екологічного та соціального розвитку, який теоретично та емпірично доведений як правильний або ж неспроможний справлятися із сучасними економіко-екологічними проблемами.

Вагомі дослідження, присвячені циркулярній економіці, здійснені в частині державного управління, належать зарубіжним ученим: Ендрю Фліну, Лі Ю, Пітеру Фендту, Маріні Ілліч, Магдалені Ніколич, Хобсону Керсті, Лінчу Нічоласа, що зумовлено високим економіко-соціальним розвитком країн походження дослідників та наділенням розвинутих країн негласним «завданням» щодо побудови ефективних векторів розвитку людської цивілізації. Проблеми екологізації діяльності суб’єктів господарської діяльності піднімалися в багатьох працях Є. Крикавського, О. Веклича, Л. Мельник, В. Сахаєва, Н. Машак, О. Балацького.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Враховуючи дослідження у напрямі оцінки сучасного стану наукових праць зарубіжних та вітчизняних вчених, можна зробити висновок, що циркулярна економіка є перспективною моделлю вирішення екологічних проблем, забезпечення економічного добробуту та соціального розвитку. Проте досі не має чітко визначеної позиції держави та суспільства щодо необхідності застосування концепції циркулярної економіки. Суспільство не усвідомлює значимості циркулярної економіки через брак

інформації про переваги економічного, екологічного та соціального характеру. Тому виникає потреба популяризації циркулярної економіки, використовуючи інструменти маркетингу та досвід європейських країн і бізнесу.

Мета роботи. Людство, постійно перебуваючи у стані задоволення потреб, науково-технічного розвитку, пошуку нових технологій, історично досягло значного прогресу, однак це має кардинальний антропогенний вплив на природне середовища, зумовлюючи в загальнопланетарному масштабі зміни, які набули статусу глобальних екологічних проблем. Саме за допомогою маркетингових інструментів потрібно «достукатися» до людей задля переосмислення взаємозв'язку економічної діяльності та екологічної безпеки, а також неспроможність її задоволення традиційними способами і моделями ведення господарської діяльності. У щорічному звіті Всесвітнього економічного форуму про глобальні ризики говориться, що економічний і політичний розкол у світі посиляться в 2020 році, що тільки посилить глобальні екологічні проблеми. Людство зараз найбільше потребує того, щоб світові лідери і найбільші компанії зробили кроки для усунення загроз щодо клімату, екології, охорони здоров'я та технологічних систем.

Тому необхідно всіма дієвими методами популяризувати концепцію циркулярної економіки, визначити та усунути можливі ризики для економічної, екологічної та соціальної сфери функціонування під час швидкого переходу до циркулярної економіки, запропонувати дієві маркетингові інструменти популяризації та шляхи стимуляції переходу до циркулярної економіки.

Результати дослідження. Кількість населення світу росте надзвичайними темпами, тож нині досить гостро постає питання у задоволення попиту на енергію, воду та харчові продукти. В межах поточної економічної моделі лінійного виробництва та споживання лише невелика частина відходів використовується повторно, переробляється або продається як вторинні матеріали. Більшість, включаючи обмежені та цінні ресурси, не має подальшого застосування, вивозиться на звалища або спалюється. У зв'язку з цим почала набувати популярності модель циркулярної економіки – це підхід, заснований на вторинній переробці практично будь-якого товару. Шляхом розроблення та подальшого впровадження інноваційних бізнес-моделей можна буде гарантувати, що технічні та біологічні мате-

ріали продовжать активно «брати участь» у економіці, і цінні запаси та природні ресурси будуть збережені. В її основі – замкнутий цикл використання ресурсів (продуктів) з метою зменшення тиску на навколишнє середовище. Основними складовими компонентами циркулярної економіки є (рис. 1): ресурсоефективне та чисте виробництво (зменшення екологічної завантаженості через зменшення перевитрат сировини, матеріалів та палива); свідоме споживання (сортування, повторне використання (друге життя), основна ставка на якість, розумний шопінг, правильне зберігання); єдиний ринок зеленої продукції (впровадження загальнодержавна стратегія розвитку, зростання інтересу виробників та попиту на екологічно чисту продукцію, також розширення ринків збуту через незаповнені ніші на європейському ринку). Циркулярна економіка – це нетрадиційний рециклінг на новий лад. В ідеалі вона починає діяти задовго до того, як товар приходить в непридатність, потребує переробки або ремонту. Головною ідеєю циркулярної економіки є глобальний екодизайн та правильне використання ресурсів. Тому продукти розробляються таким чином, щоб забезпечити їх зручне повторне використання, розбирання та повне відновлення або переробку з розумінням того, що це є повторним використанням величезних кількостей матеріалу, відновленого з продуктів, які досягли завершення свого життєвого циклу, а не видобутком нових ресурсів, таким чином закладаються основи економічного зростання.

Основною метою циркулярної економіки є популяризація серед населення та бізнесу необхідності використання усіх видів природних ресурсів у набагато ефективніший спосіб, ніж раніше, адже існує гостра потреба у декаплінгу, тобто у переході до інклюзивної та циркулярної економіки. Декаплінг – це здатність економіки зростати без відповідного збільшення використання енергії та ресурсів (межі джерел) та екологічного навантаження (межі поглинання). Економіка без залежностей повинна не завдавати шкідливого впливу родючості ґрунтів та біологічному різноманіттю, не зменшувати запаси ресурсів і не призводити до збільшення токсичності землі, води і повітря. Відносний декаплінг дозволить надати економіці додатковий час, перш ніж виникнуть обмеження ресурсів та/або надмірне забруднення. Коли економіка наближається до межі, висувається вимога абсолютного декаплінгу, щоб забезпечити сталий економічний розвиток [2].



Рис. 1. Складові компоненти циркулярної економіки

Основні цілі, завдання та результати від провадження циркулярної економіки

Цілі	<ul style="list-style-type: none"> – забезпечення переходу до раціональних моделей споживання і виробництва; – забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості і екологічної стійкості міст і населених пунктів; – забезпечення раціонального використання природних ресурсів; – зменшення обсягу утворення відходів та мінімізація викидів; – забезпечення населення новими робочими місцями; – забезпечення здорового способу життя та сприяння благополуччю для всіх; – забезпечення всеохоплюючої та якісної освіти, стимулювання можливості навчання впродовж усього життя; – створення стійкої інфраструктури; – сприяння розвитку ринків вторинної сировини; – сприяння всеохоплюючій і сталій індустріалізації та інноваціям; – збереження океанів, морів і морських ресурсів.
Етапи	<ul style="list-style-type: none"> – створення стратегії переходу до системи циркулярного типу; – створення необхідної інфраструктури циркулярної економіки; – мінімізація використання первинних ресурсів; – інвестування в розробку нових технологій рециклінгу; – створення нового сектору переробної промисловості; – захист та відновлення екосистем на державному рівні.
Результати	<ul style="list-style-type: none"> – відповідальне виробництво з мінімальною кількістю відходів та споживання; – нові робочі місця у багатьох галузях економіки; – подолання бідності, гідна робота та економічне зростання; – зміна клімату; – доступна, чиста енергія, вода та санітарія; – здоров'я і благополуччя; – якісна освіта, стійкі міста та комунікації; – високий рівень промисловості, інновації та відповідна інфраструктура.

Європейський Союз активно стимулює національні програми переходу до циркулярної економіки, виділяючи сотні мільйонів євро на рік. Найбільшою перевагою таких програм є не тільки збереження природи, а й забезпечення подальшого економічного зростання без підвищення обсягів споживання та накопичення відходів.

Багато країн із розвинутою економікою та усвідомленістю екологічної катастрофи в майбутньому беруть активну участь у впровадженні принципів циркулярної економіки. У Нідерландах було розпочато програму для просування циркулярної економіки, акцентуючи увагу на вдосконаленні технологічних вимог до циркулярної економіки, усуненні бар'єрів і підвищенні рівня знань та поінформованості щодо відходів та екопланування. Данія має на меті стати першою країною в світі з економікою, яка повністю незалежна від викопного палива, до 2050 р. Стратегія циркулярної економіки в Канаді – «Смарт Процвітання» (2016) – здорова економіка, здорове навколишнє середовище і висока якість життя. Канада працює над тим, щоб стати країною, яка поєднує в собі економічний успіх з екологічно чистим економічним управлінням. Японія є піонером у сфері утилізації. Вона не має фактичної стратегії циркулярної економіки або її бачення. Країна прийняла революційне законодавство про відходи, зосереджуючи свої зусилля на регулюванні поводження з відходами [7].

Від впровадження циркулярної економіки країни отримують нові можливості та ефект, роблячи акцент на використанні відновлюваної енергії та усунення застосування токсичних хімікатів, які можуть завдати шкоди, повторне використання та ліквідація відходів за допомогою передового та інноваційного дизайну матеріалів, виробів та систем.

Також центральну роль в економіці таких країн, які впроваджують циркулярну економіку, відіграє управління відходами. Ієрархія управління відходами встановлює пріоритетний порядок від запобігання, підготовки до повторного використання, переробки та відновлення енергії до видалення як остаточна опція. Цей підхід спрямований

на заохочення тих варіантів, які забезпечують найкращий загальний екологічний результат. Дотримання чи недотримання ієрархії може призвести до високого рівня утилізації ресурсоцінних матеріалів, які будуть повернуті назад в економіку, або неефективної системи, де відходи захоронуються на звалищах чи спалюються потенційно шкідливим способом [5].

Проте швидкий перехід до циркулярної економіки може містити ймовірні ризики для економічної, екологічної та соціальної сфери функціонування (табл. 2).

Ймовірні ризики переходу до циркулярної економіки екологічного, економічного та соціального напрямку, незалежно від їх поділу, є взаємопов'язаними та взаємозалежними між собою, тобто ігнорування одного може спричинити коливання іншого або навіть їх сукупності, що спричинить у свою чергу втрати у інших системах. Така ситуація вимагає комплексного системного підходу щодо управління такими ймовірними подіями з метою їх недопущення. Наприклад, зменшення обсягів виробництва призведе до скорочення працівників, що, у свою чергу, зумовить питання скорочення доходів населення. Натомість побудова виробництва та всієї економічної системи, що відповідала б положенням циркулярної економіки, здебільшого відбуватиметься в межах міст, що може призвести до нераціональної урбанізації, яка тягне за собою ризики екологічного середовища в частині санітарії та охорони здоров'я. Тому в умовах відсутності ефективного управління ризиками трансформаційних процесів економічної системи, як зазначено вище, ситуація призведе до летальних наслідків, що вкотре підтверджує необхідність державного управління в частині забезпечення впровадження положень циркулярної економіки [1]. Сприятливі добути до природи та обізнаності мають населення, асоціації, профільні громадські об'єднання, уряд, соціально відповідальний бізнес (рис. 2).

Циркулярна економіка вимагає, щоб у створенні нового товару або послуги брали участь всі учасники економічного ланцюжка. Бізнесу потрібно переглянути сис-

Ризики та можливі наслідки переходу до циркулярної економіки [6]

Ймовірні ризики переходу до циркулярної економіки		Можливі наслідки
Економічне середовище	– зменшення обсягів та зниження ефективності виробництва; – підвищення собівартості продукції; – збільшення рівня цін на товари, роботи, послуги; – розрив технологічних ланцюгів та матеріальних потоків;	«Повна тінізація» економіки
Екологічне середовища	– збільшення обсягів незаконного видобування первинних природних ресурсів; – збільшення обсягів відходів та підвищення рівня викидів забруднюючих речовин; – пришвидшення темпів розвитку ірраціонального використання первинних та вторинних ресурсів; – підвищення рівня захворюваності серед населення тощо.	Колапс екологічної системи
Соціальне середовища	– зменшення реальних доходів населення; – нераціональна урбанізація; – збільшення рівня безробіття; – підвищення класової нерівності; – ескалація злочинності; – поширення корупції.	Продовольча криза

тему поставок і почати сприймати її не як набір окремих організацій, а як взаємопов’язану мережу компаній, що рухаються в одному напрямі. Один із способів реалізації такого підходу – використання принципу соціальних мереж, це дозволить підприємствам взаємодіяти з постачальниками і клієнтами на єдиній хмарній платформі і «говорити однією мовою».

В Україні формування політики циркулярної економіки та її реалізація повинна відбуватися на трьох рівнях:

- національному – розроблення програми переходу України на модель циркулярної економіки;
- регіональному – на рівні міст і регіонів (реалізація політики й запровадження інструментів контролю щодо споживання ресурсів, зниження енергоємності, скидання забруднюючих речовин та утилізації відходів тощо);

– локальному – який охоплює підприємства в сфері великого споживання ресурсів, високоенергетичних галузей і підприємств з утилізації відходів (зокрема встановлення чітких обов’язків виробників продукції).

Необхідність популяризації циркулярної економіки на державному та регіональному рівнях вимагає застосування сучасних інструментів маркетингу. Володіючи знаннями та застосовуючи концепцію циркулярної економіки система, держава, бізнес та суспільство отримують сукупний ефект, який включатиме: економію ресурсів та матеріалів, зростання економіки та доходів, стимулювання інновацій, можливість задоволення потреб постійно зростаючого населення Землі (рис. 3).

Одним із інструментів маркетингу, який допомагає популяризувати ідеї циркулярної економіки, є соціальний

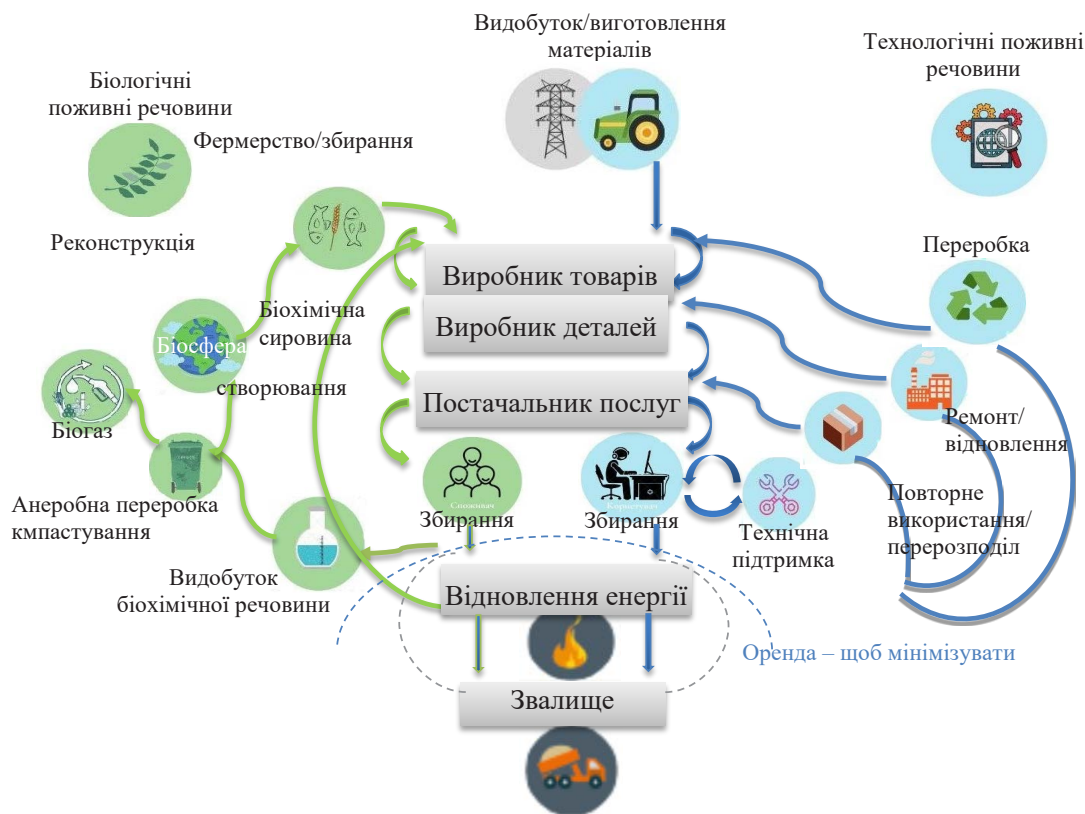


Рис. 2. Циркулярна економіка як індустріальна система [3]



Рис. 3. Сукупний ефект від популяризації циркулярної економіки

маркетинг. Метою його можна вважати реалізацію суспільного прагнення до поліпшення якості життя. Ця мета вимагає довгострокового планування, яке переходить з одиночного споживача на групи, спільноти і суспільство загалом. Він демонструє привабливість своєї пропозиції на ринку і може «продати» товар, навіть якщо це абстрактна ідея, модель поведінки або партія. Соціальний маркетинг дає зрозуміти необхідність переходу до циркулярної економіки, змінити уявлення про класичну лінійну модель економіки, яка існує сьогодні у більшості країн світу.

Застосування інструментів інтернет-маркетингу дозволяє охопити велику аудиторію, особливо молодь, яка сьогодні без Facebook, Instagram, YouTube тощо практично не уявляє свого функціонування та розглядає ці платформи як основне джерело інформації. Блогери та інфлюенсери заповнили ці соціальні мережі. Інфлюенсери – це так звані «лідери думок», особи, які здатні впливати на рішення інших осіб завдяки своєму авторитету, знанням, досвіду або умінню вибудовувати стосунки з аудиторією. Порівняно з селебріті, за якими теж спостерігають, інфлюенсери викликають набагато більше довіри, оскільки вони звичайні люди. І це приваблює спеціалістів сфери маркетингу відомих компаній, брендів, які прагнуть використовувати популярність і довіру передплатників (глядачів) інфлюенсерів для просування, реклами товарів і послуг. Популяризація свідомого споживання, ефективного використання ресурсів, збереження довкілля досить активно відбувається на світовій арені. Відомі політики, дизайнери, актори та компанії, бренди яких відомі всьому світу, закликають, переконують та мотивують свою цільову аудиторію до збереження довкілля, зміни клімату через застосування концепції циркулярної економіки. Реалізація концепції циркулярної економіки змінить методи ведення бізнесу і, відповідно, змінить характер отримання компаніями прибутку. Замість одноразового отримання грошей під час продажу автомобіля, наприклад, компанія буде отримувати постійний дохід у вигляді внесків за оренду. Завдяки створенню виробничих моделей, які зменшать залежність від сировини шляхом безперервного повернення матеріалів усіх типів назад в

виробничий цикл, компанії отримають бізнес-переваги і захистять себе від нестабільності товарних ринків. Також зміниться свідомість покупця, який буде оцінювати негативний вплив на довкілля від надмірного споживання товарів та послуг та накопичення відходів, за утилізацію яких необхідно буде платити.

Не менш важливий вплив на думку суспільства має один із елементів маркетингових комунікацій – public relations (PR), або зв'язки з громадськістю, за допомогою якого здійснюється вплив на громадську думку, а також встановлення міцних відносин з безліччю різноманітних аудиторій: населення, споживачі і клієнти, органи влади, інвестори та акціонери, громадські організації, постачальники, персонал, партнери та конкуренти. Маркетологи можуть використовувати PR для того, щоб довести до широких кіл громадськості ідею про те, що основним завданням циркулярної економіки є намір діяти в інтересах громадськості.

Також важливу роль у просуванні циркулярної економіки відіграє екологічна реклама – вид некомерційної реклами для впровадження екологічної політики держави та вирішення важливих загальнозначущих регіональних та глобальних екологічних проблем. Вона систематично привертає увагу широкої аудиторії до проблем екології. У ній ставиться акцент на важливі проекти, для реалізації яких необхідна участь усього населення або потужний внесок усіх небайдужих. Ця реклама створює основу для екологічного виховання населення.

Наприклад, щоб привернути увагу до циркулярної економіки, у 2017 році у Швеції на протидію «Чорній п'ятниці» був започаткований рух «Білий понеділок». У цей день активісти закликають всіх не купувати нічого в день розпродажів, а, навпаки, давати життя речам повторно.

Стартапи і великі компанії вже експериментують з концепцією нових бізнес-моделей, які в майбутньому допоможуть отримати економічні вигоди і визнання від свідомих споживачів. Наприклад, Dell однією з перших вирішила внести циркулярний процес у виробництво, і наприкінці 2015 року компанія заявила, що розширить

замкнутий цикл переробки пластику і поставить вуглецеві фільтри на низку продуктів. Кожен магазин компанії Levi's приймає старий одяг і взуття будь-якого бренду, які компанія потім переробляє. А зібрані речі перетворюються в ізоляційний матеріал для будівель і нові волокна для одягу. Timberland і виробник/дистриб'ютор шин Omni United об'єдналися для того, щоб випускати лінію шин, які можуть бути перетворені в підшву для взуття до кінця терміну їх служби [4].

Циркулярна економіка дає змогу компаніям менше думати про закупівлі сировини, якої з кожним роком стає і так все менше, оскільки через певний період використання його знову можна запустити у виробничий процес. На сміттєвих звалищах і в забруднених водах зберігається незліченна кількість матеріалу, в який можна вдихнути нове життя і повернути на ринок.

Якщо говорити ж про ринок вторинної сировини в Україні, то можна сказати, що більш ніж на 50% він перебуває в тіні. Крім цього, ринок переробки твердих побутових відходів та вторинних ресурсів в Україні перебуває на початковій стадії розвитку. Поки що поводження із сміт-

тям включає переважно лише утилізацію, спалювання та видалення у спеціально відведені місця.

Висновки. На відміну від традиційної економіки, циркулярна модель є найбільш вдалим способом збереження ресурсів і матеріалів, а відтак – шляхом до постійного економічного росту.

Принципи циркулярної економіки базуються не на управлінні матеріальними потоками або відходами, а на багатому цінніших методах, таких як технічне обслуговування, переробка та повторне використання.

Основною ціллю маркетингу у сфері циркулярної економіки є заклик суспільства до раціонального використання природних ресурсів, інформуванні суспільства про переваги циркулярної економіки та можливість забезпечити економічне зростання і підвищення добробуту без надмірного споживання природних ресурсів.

Підсумовуючи, можна зробити висновок, що необхідно відв'язати економічний розвиток від зростаючого використання ресурсів, оскільки це є сьогодні основним надзавданням, яке стоїть перед суспільством, та умовою його виживання в майбутньому.

Список використаних джерел:

1. Сергієнко Л.В. Впровадження циркулярної економіки в Україні: державно-управлінський аспект : дис. ... канд. наук з держ. управл. : 25.00.02. Житомир, 2017. 265 с. URL: http://195.69.76.76/bitstream/handle/123456789/15456/diser_sergien.pdf?sequence=1&isAllowed=y (дата звернення: 25.04.2020).
2. Звіт про дослідження “Циркулярна економіка та переваги для суспільства”. URL: <http://www.clubofrome.org.ua/wp-content/uploads/2017/08/The-Circular-Economy-CoR-UA-2.pdf> (дата звернення: 26.04.2020).
3. From linear to circular – Accelerating a proven concept. URL: <https://reports.weforum.org/toward-the-circular-economy-accelerating-the-scale-up-across-global-supply-chains/from-linear-to-circular-accelerating-a-proven-concept/> (дата звернення: 26.04.2020).
4. Чудеса циркулярної економіки: взуття з використаних пляшок і шин URL: <https://bakertilly.ua/ru/news/id43474> (дата звернення: 27.04.2020).
5. Концепція циркулярної економіки як механізм забезпечення структурних трансформацій України у сфері поводження з відходами URL: <http://ecos.kiev.ua/news/view/749> (дата звернення: 27.04.2020).
6. Л.В. Сергієнко. Держава як інститут забезпечення реалізації положень циркулярної економіки. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/8_2017/25.pdf (дата звернення: 27.04.2020).
7. І. Зварич. Глобальна циркулярна економіка як засіб побудови нового екологічно стійкого суспільства. URL: <http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/22489/1/%D0%97%D0%B2%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%87%20%D0%86..pdf> (дата звернення: 27.04.2020).

References:

1. Serhiienko L.V. (2017) Vprovadzhenia tsyrkuliarnoi ekonomiky v Ukraini: derzhavno-upravlinskyi aspekt [The introduction of the circular economy in Ukraine: the state-management aspect] (PhD Thesis), Zhytomyr. URL: http://195.69.76.76/bitstream/handle/123456789/15456/diser_sergien.pdf?sequence=1&isAllowed=y (accessed 25 April 2020).
2. Zvit pro doslidzhennya “Tsyrukulyarna ekonomika ta perevagu dlya suspil'stva” [Research report “Circular economy and benefits for society”]. URL: <http://www.clubofrome.org.ua/wp-content/uploads/2017/08/The-Circular-Economy-CoR-UA-2.pdf> (accessed 26 April 2020).
3. Fond Ellen Makartur “Vid liniynoho do kruhovoho – pryskorennia perevirenoyi kontseptsii” [Ellen MacArthur Foundation “From linear to circular – Accelerating a proven concept”]. URL: <https://reports.weforum.org/toward-the-circular-economy-accelerating-the-scale-up-across-global-supply-chains/from-linear-to-circular-accelerating-a-proven-concept/> (accessed 26 April 2020).
4. Chudesa tsyrkuliarnoi ekonomiky: vzuttya, vyhotovlene iz vykorystanykh plyashok ta shyn [The wonders of the circular economy: shoes made from used bottles and tires]. URL: <https://bakertilly.ua/ru/news/id43474> (accessed 27 April 2020).
5. Kontseptsia tsyrkulyarnoyi ekonomiky yak mekhanizmu zabezpechennya strukturnykh peretvoren' u haluzi povodzhennya z vidkhodamy [The concept of circular economy as a mechanism for providing structural transformations in the field of waste management]. URL: <http://ecos.kiev.ua/news/view/749> (accessed 27 April 2020).
6. L.V. Serhiyenko. Derzhava yak instytut zabezpechennya realizatsiyi polozhen' tsyrkulyarnoyi ekonomiky [L. Sergiienko. The state as an institution ensuring the implementation of the circular economy]. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/8_2017/25.pdf (accessed 27 April 2020).
7. I. Zvarych. Hlobal'na tsyrkulyarna ekonomika yak zasib pobudovy novoho ekolohichno stiykoho suspil'stva [I. Zvarych. Global circular economy as way of building a new sustainable ecological society Introduction]. URL: <http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/22489/1/%D0%97%D0%B2%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%87%20%D0%86..pdf> (accessed 27 April 2020).

МАРКЕТИНГОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ ПОПУЛЯРИЗАЦИИ ЦИРКУЛЯРНОЙ ЭКОНОМИКИ

Аннотация. В статье рассмотрены сущность и содержание концепции циркулярной экономики и показаны основные цели и преимущества ее применения. Описаны основные компоненты круговой экономики, такие как экономически эффективное и чистое производство, сознательное потребление, единый рынок зеленой продукции и другие. Определены возможные вероятные риски для экономической, экологической и социальной сферы функционирования при быстром переходе к круговой экономике. Маркетинговые инструменты продвижения и пути стимулирования перехода от традиционной экономики к круговой модели, которая имеет целью обеспечить взаимозависимость между экономическим ростом и экологической устойчивостью, и является наиболее успешным способом экономии ресурсов и материалов. Приведены примеры мировых брендов и стран-производителей, которые активно придерживаются принципов круговой экономики и уже имеют достижения в этой области.

Ключевые слова: маркетинговые инструменты, циркулярная экономика, декаплинг, рециклинг, социальный маркетинг, интернет-маркетинг.

MARKETING TOOLS OF POPULARIZATION OF CIRCULAR ECONOMY

Summary. Nowadays humankind comes across the question of survival on the planet Earth. It's vital activity wears out and pollute planet, intensive anthropogenic effect on environment happens, which leads to irreversible climate change. So that, there is a need to stand off from traditional ways of running the business and use the new one. Circular economy is the brand new conception, which allows to move from linear model of the economy to modern and innovative that based on creating new business ideas and making new market niches. Ukraine has all needed material and human resources, which allows it to get advanced positions within European countries. To achieve it country, business and society need to consolidate efforts and knowledge around popularization of the circular economy, estimate efficiency and benefits from conception of the circular economy usage. It is stated that circular economy is qualitatively new level, which demands huge investment, technological innovations, behavior templates change either on business or society (personality), so that it is a need for the country to accept necessary package of bills and special package of state's stimulation. Considered the necessity of popularization of the circular economy on state and regional levels, using modern tools of marketing. One of the tools, which helps to popularize circular economy ideas, is social marketing, Internet marketing, is also important affect on the society opinion has one of the elements of marketing communications – public relations (PR), or relations with public. Important role on promotion of circular economy has ecological advertising (non-commercial advertising), which continuously attracts attention of wide audience to ecological problems. Given the examples of successful samples of usage the main ideas circular economy by leading European countries, worldwide known companies and brands. Shown that move to circular economy and it's realization must be held on three levels: national, regional and local, and means that changes firstly must be done on human level, only after that on business level.

Key words: marketing tools, circular economy, decoupling, recycling, social marketing, internet marketing.

Побережна З. М.

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки та бізнес-технологій
Національного авіаційного університету*

Poberezhna Zarina

*PhD in Economics, Associate Professor of
Economics and Business Technology
National Aviation University*

ОЦІНЮВАННЯ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Анотація. У статті встановлено, що кожне авіапідприємство має дві тенденції свого існування: функціонування та розвиток. У процесі розвитку авіапідприємство набуває нової якості з метою утримання конкурентних позицій на відкритих ринках. Дослідження тенденцій галузі є необхідним для усвідомлення загальної ситуації та чинників які спричиняють найбільший вплив на її розвиток, допомагають зробити ґрунтовні висновки про економічну ситуацію у майбутньому та зробити достовірні прогнози. Проведене дослідження дало можливість встановити місце авіаційної галузі у вітчизняній транспортній системі. Оцінка тенденцій галузі була здійснена за допомогою виділення її основних елементів, аналізу динаміки основних показників її ефективності, аналізу об'ємних показників, таких як пасажиропотік та пасажирообіг, вантажопотік та вантажообіг, аналізу індексів загальних обсягів перевезень, на основі чого було розраховано фактичні та прогнозні значення розвитку галузі за трендовими рівняннями. Автором доведено, що на показники рухливості населення насамперед впливають доходи населення в розрахунку на одну людину, причому, незважаючи на зменшення чисельності населення, показник рухливості населення останніми роками зростає.

Ключові слова: розвиток, тенденції, авіаційна галузь, пасажирські перевезення, пасажирообіг, вантажопотік, вантажообіг.

Вступ та постановка проблеми. Оцінювання тенденцій авіаційної галузі має велике значення для таких ринкових агентів, як інвестори, власники, держава у вигляді законодавчих, фіскальних та виконавчих органів та служб. Як було доведено у попередніх дослідженнях, зовнішні тенденції, які склалися у світі та Україні (авіакатастрофи, фінансові кризи, теракти, пандемії, політична нестабільність, війни) істотно впливають та визначають напрям її розвитку. Відкриття нових повітряних маршрутів, укладення угод про спільне повітряне сполучення міжнародного характеру також формують та закладають основу розвитку та визначають основні тенденції авіаційної галузі на майбутнє, що нині є надзвичайно актуальним в умовах глобалізації економічного простору як альтернативних засобів сполучення наряду з автомобільним та залізничним видами транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проведенням ґрунтовних теоретичних досліджень таких понять, як розвиток та тенденції розвитку, з урахуванням методів, показників та інструментів щодо проведення його оцінки та можливості чисельної інтерпретації займалися такі вчені економісти, як: І.М. Гойхман, М.В. Макаренко, О.В. Малих, Ю.С. Погорелов, Н.І. Хорошев, А.В. Черних та інші. Проте оцінюванню тенденцій авіаційної галузі в розрізі пасажирських перевезень, пасажирообігу, вантажопотоку та вантажообігу слід приділити окрему увагу з огляду на динамічну ситуацію, викликану останніми подіями у суспільстві, та незначними рівнем уваги, приділеним цьому питанню.

Метою статті є оцінювання загальних тенденцій розвитку авіаційної галузі України.

Результати дослідження. Кожне авіапідприємство в процесі своєї життєдіяльності має дві тенденції свого існування: функціонування та розвиток. Якщо процес функціонування полягає у підтримці життєдіяльності авіапідприємства, збереженні його первинних параметрів та функцій, які визначають цілісність підприємства

та його найбільш важливі характеристики, то розвиток визначає набуття нової якості, яка дає можливість закріпитися у мінливому зовнішньому середовищі.

Економічний розвиток є однією із складових частин розвитку, під яким в економічній енциклопедії розуміють «процес функціонування та еволюції економічної системи в довготерміновому періоді, що відбувається під впливом економічних суперечностей, потреб та інтересів. Економічний розвиток характеризується зміною ринкової і виробничої кон'юнктури за тривалий період часу, впродовж якого значну роль відіграють інвестиційні, інноваційні, технічні й технологічні чинники розвитку економіки, а також чинники економічної власності та господарського механізму. У процесі економічного розвитку економічна система переходить від однієї стадії чи етапу до іншої» [1].

Згідно з Електронною енциклопедією Вікіпедією, тенденція – це «виявлені в результаті економічного аналізу, що спостерігаються стійкі співвідношення, властивості, ознаки, властиві економічній системі, економіці країни, підприємства, фірми за показниками: доходів, витрат, споживанням сімей, попитом та пропозицією на ринку товарів і послуг, тобто спрямованість економічних процесів. На основі тенденцій можна робити висновки про хід економічних процесів у майбутньому, прогнозувати економічні показники» [2].

Вивчаючи тенденції авіаційної галузі, слід виділити її складові елементи. Сьогодні авіаційна галузь України є досить об'ємною за своїм складом, адже вона включає у себе як основні, так і обслуговуючі та суміжні галузі. Загалом її можна поділити на два великих пласти – це оборонна та цивільна авіація, вони тісно переплітаються, адже передбачають і літакобудування, будівництво та використання дронів, ремонтне обслуговування та інфраструктурне забезпечення (аеропорти та аеродроми), аерокосмічне будування, використання єдиного повітряного простору України споживачами аеронавігаційних послуг

тощо, які суттєво відрізняються за методами господарювання, ринками існування та бізнес-моделями власної діяльності. Проте методи дослідження тенденцій галузі загалом та окремих її складників мають майже однакову загальнонаукову методологію.

Визначимо тенденції авіаційної галузі на основі динаміки основних показників її результативності та ефективності.

Аналіз динаміки та структури пасажирських та вантажних перевезень у 2009–2019 рр. за видами транспорту дає можливість зробити висновки, що на фоні негативних тенденцій, а саме зниження пасажирських перевезень, позитивним зростанням характеризується лише перевезення авіаційним транспортом, зростання обсягів яких протягом останніх 10 років відбулося на 8574,6 тис. чол. (167,1%). Зменшення загалом за усіма видами транспорту відбулося на 301 2951,6 тис. чол. (41,4%), що насамперед пов'язано із скороченням чисельності населення в Україні через високий рівень смертності (низький рівень народжуваності) та відтоком українців за кордон, ще однією причиною можна вважати збільшення кількості автомобільного транспорту особистого використання. Зменшення обсягів перевезення водним транспортом зумовлено втратою у 2014 р. Кримського півострова та частини Чорноморської акваторії.

Вантажні перевезення характеризується спадаючою тенденцією, зменшення відбулося загалом на 27 014,3 тис. т (1,7%) перевезених вантажів. За останні 10 років приріст мав лише автомобільний транспорт – на 78 191,7 тис. т (7,3%) та авіаційний транспорт – на 7,5 тис. т (8,8%). Загалом зростання використання автомобільного транспорту для перевезень вантажів цілком зумовлене співпрацею із країнами Євросоюзу, адже використання залізничного транспорту у Європі, по-перше, дорожче, по-друге, є непристосованість вітчизняних потягів до європейської колії через різну її ширину.

Якщо підійти зважено до оцінювання загальних тенденцій авіаційних пасажирських перевезень, то слід відзначити, що вони не здійснюються за внутрішньоміськими маршрутами, де інші види транспорту (тролейбусний, трамвайний та метрополітенівський) займають вагомий частку ринку, тобто, виключивши ці види транспорту та перерахувавши показники, ми отримуємо 0,7% замість 0,3% (2019 р.), тобто реальна питома вага вища і може мати тенденцію до зростання із розвитком інфраструктури, оновленням парку повітряних суден, покращенням сервісу та підвищенням безпеки у повітрі та на землі тощо.

Незважаючи на капітальні інвестиції в авіаційний транспорт, які протягом 2010–2018 рр. тільки збільшуються у 2010 р. (616,9 млн. грн.), у 2015 р. (647,8 млн. грн.) та у 2018 р. (1527,7 млн. грн.), що становить 0,3%, 0,2% та 0,3% в порівнянні із загальною сумою капітальних інвестицій підприємств транспортної галузі, відповідно у 2010 р., 2015 р. та 2018 р., зношеність основних засобів галузі знаходиться на рівні 82%.

Аналіз об'ємних показників проводиться за показниками перевезень пасажирів – кількістю пасажирів (чол.) та виконаних пасажиро-кілометрів (пас.-км), перевезення вантажів та пошти (т) використовуються для розрахунку руху літаків, необхідного рухомого парку літаків та якісних показників перевізньо-експлуатаційного процесу [3].

Найбільш вагомими об'ємними показниками, які придатні для оцінювання авіаційної галузі, є пасажиропотік, пасажиропотік окремої авіалінії та пасажирообіг.

До пасажиропотоку $\sum P_{авіамережі}^p$ слід віднести всіх пасажирів внутрішніх рейсів $\sum P_{внутрішні}^p$ та міжнародних рейсів $\sum P_{міжнародні}^p$

$$\sum P_{авіамережі}^p = \sum P_{внутрішні}^p + \sum P_{міжнародні}^p \quad (1)$$

Так, у 2019 р. авіалініями було перевезено 13 705,8 тис. чол., з яких 12 547,2 тис. чол. перевезено за рейсами міжнародного спрямування та 1158,7 тис. чол. внутрішніми маршрутами.

У системі окремої авіалінії розраховують загальну кількість перевезених пасажирів $\sum P_{загальне}^p$, визначають як суму прямих пасажирів $\sum P_{прямі}^p$ та транзитних пасажирів $\sum P_{тр}^p$.

$$\sum P_{загальне}^p = \sum P_{прямі}^p + \sum P_{тр}^p \quad (2)$$

Пасажирообіг авіаційної галузі визначається як сума пасажиро-кілометрів за всіма видами сполучення.

$$\sum P_L^p = \sum P_{внутрішні}^p + \sum P_{міжнародні}^p + \sum P_{прямі}^p + \sum P_{тр}^p, \text{ пас.-км} \quad (3)$$

L – середня відстань перевезень за видами сполучень.

У структурі пасажирообігу 2019 р. із 30,2 млрд пас-км на міжнародні перевезення припадає 29,7 млрд пас-км (98,3%), внутрішні відповідно становлять 0,5 млрд пас-км (1,7%), що насамперед зумовлено відмінностями у відстані перевезень за деякими напрямками. Динаміка і структура перевезень пасажирів авіаційним транспортом України за видами перельотів наведена в табл. 1.

На рис. 1 наочно представлено динаміку перевезень пасажирів авіаційним транспортом протягом 2010–2019 рр., яка побудована за даними табл. 1, з якого видно, що найбільш інтенсивно зростають міжнародні перевезення, це насамперед пов'язано із відміною безвізового режиму із Європою та розвитком співпраці українських авіаліній із зарубіжними колегами.

З розвитком авіаційного сполучення з різними країнами світу, глобалізації бізнесу та налагодження Інтернет-торгівлі особливою актуальності набуває такий сектор вантажних перевезень, як пошта, яка, за даними табл. 2. та рис. 2, динамічно зростає, хоч і залишається у загальній структурі вантажних перевезень ще досить незначною: 4,7% у 2019 р. порівняно із 2,7% у 2010 р., фізичний приріст становив 85,0% у період 2010–2019 рр.

Як уже було відзначено раніше, важливого значення набуває аналіз виконаних пасажиро-кілометрів та тонно-кілометрів (вантажів та пошти), які виконані авіаційними підприємствами.

Так, за даними табл. 3 відзначимо стрімкий ріст виконаних пасажиро-кілометрів, починаючи з 2016 р. і до 2019 р., фізичний приріст 2012–2019 рр. становив 110,0%, за міжнародним сполученням – 116,8%, внутрішнє сполучення після 2013 р., так і не досягло ще рівня 2012 р., що може бути зумовлене фінансовою кризою, політичною кризою та антитерористичною ситуацією на Сході країни.

З рис. 3 видно, що популярність внутрішніх перевезень характеризується спадаючою тенденцією, яка у 2019 р. ще не досягла докризового 2012 р., тут вагомим фактором виступає ще ситуація фізичної неготовності вітчизняних внутрішніх аеропортів приймати повітряні судна через низький рівень розвитку авіаційної інфраструктури.

Тенденції розвитку авіаційної галузі передбачають також проведення аналізу динаміки та структури виконаних перевезень (тонно-кілометрів, вантажні + пошта) авіаційним транспортом (табл. 4, рис. 4).

Проаналізувавши дані табл. 4, можна відзначити, що поштових перевезень в нашій країні хоча і стає більше, проте загальна відстань перевезень зростає досить повільно і займає дуже малу частку в структурі загальних виконаних тонно-кілометрів, в середньому 0,1% протягом 2012–2019 рр.

Загалом темпи зростання перевезень пасажирів більші, ніж виконаних пасажиро-кілометрів, що може характеризуватися зменшенням відстані перевезень одного пасажирів, така сама динаміка спостерігається і за вантажними перевезеннями.

Динаміка та структура перевезень пасажирів авіаційним транспортом

Роки	Всього		У тому числі сполучення			
	Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.	Міжнародне		Внутрішнє	
			Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.	Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.
2010	6106,5	100,0	5144,3	100,0	962,2	100,0
	100,0		84,2		15,8	
2011	7504,8	122,9	6328,5	123,0	1176,3	122,3
	100,0		84,3		15,7	
2012	8106,3	132,7	6820,9	132,6	1285,4	133,6
	100,0		84,1		15,9	
2013	8110,4	132,8	6900,3	134,1	1210,1	126,8
	100,0		85,1		14,9	
2014	6475,2	106,0	5828,6	113,3	646,6	67,2
	100,0		90,0		10,0	
2015	6304,3	103,2	5679,6	110,4	624,7	64,9
	100,0		90,1		9,9	
2016	8277,8	135,6	7475,3	145,3	802,5	83,4
	100,0		90,3		9,7	
2017	10556,3	172,9	9614,9	186,9	941,4	97,8
	100,0		91,1		8,9	
2018	12533,4	205,2	11450,5	222,6	1082,9	112,5
	100,0		91,4		8,6	
2019	13705,7	224,4	12547,1	243,9	1158,6	120,4
	100,0		91,5		8,5	

Щодо перевезень пасажирів, то протягом досліджуваного періоду стабільним зростанням відмітилося міжнародне сполучення, приріст у 2019 р. відносно 2010 р. становив 143,9%. Нестабільними темпами можна охарактеризувати внутрішнє сполучення, проте приріст у 2019 р. відносно 2010 р. становив 20,4%.

Перевезення вантажів та пошти авіаційним транспортом характеризується менш динамічними темпами приросту, так, приріст перевезення вантажів у 2019 р. відносно 2010 р. становив 3,2%, а пошти – 85,0%.

Динаміка виконаних пасажиро-кілометрів авіаційним транспортом протягом 2012–2019 рр. характеризується такими показниками: приріст за міжнародним напрямком становив 116,8%, а за внутрішніми перевезеннями,

навпаки, спостерігається зменшення на 28,6%. Перевезення вантажів та пошти характеризуються зменшенням тонно-кілометрів, за перевезенням вантажів характеризується зменшенням приросту перевезень у 2019 р. відносно 2012 р. – на 18,4%, а за перевезенням пошти, навпаки, спостерігається приріст 33,3%.

На рис. 5 показано нижні межі прогнозу на 2025 р. пасажиро-перевезень (верхня лінія тренду) – 19951,4 тис. чол. та пасажирообігу (нижня лінія тренду) – 39,1 млрд. пас.-км, які отримано за параболічними трендовими рівняннями:

– для пасажирообороту: $Y = 4,8036x^2 - 28,506x + 157,39$
 $R^2 = 0,9265$;

– для пасажирообігу: $Y = 4,947x^2 - 27,497x + 121,09$
 $R^2 = 0,9813$.

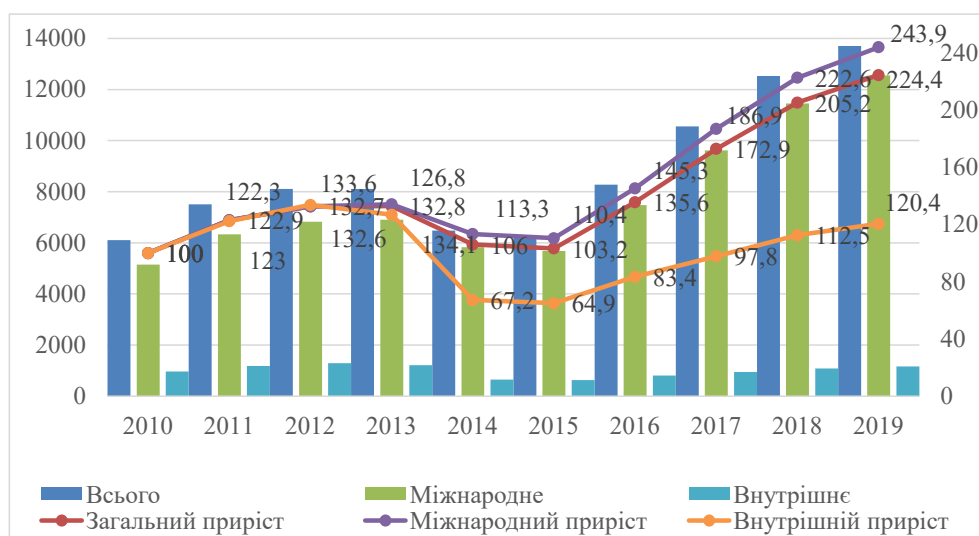


Рис. 1. Динаміка перевезень пасажирів авіаційним транспортом протягом 2010–2019 рр.

Таблиця 2

Динаміка та структура перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом

Роки	Всього		У тому числі			
	Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.	Вантажів		Пошти	
			Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.	Обсяг % до підсумку	% до 2010 р.
2010	87854,1	100,0	85479,6	100,0	2374,5	100,0
	100,0		97,3		2,7	
2011	92115,4	104,9	89252,3	104,4	2863,1	120,6
	100,0		96,9		3,1	
2012	122635,4	139,6	119852,0	140,2	2783,4	117,2
	100,0		97,7		2,3	
2013	99226,4	112,9	96453,2	112,8	2773,2	117,0
	100,0		97,2		2,8	
2014	78728,8	89,6	76482,9	89,5	2245,9	94,6
	100,0		97,1		2,9	
2015	70591,1	80,4	67994,4	79,5	2596,7	109,4
	100,0		96,3		3,7	
2016	74277,9	84,5	71260,3	83,4	3017,6	127,1
	100,0		95,9		4,1	
2017	82819,2	97,7	77934,8	91,2	4884,4	205,7
	100,0		94,1		5,9	
2018	99083,3	112,8	94558,2	110,6	4525,1	190,6
	100,0		95,4		4,6	
2019	92577,8	105,4	88184,1	103,2	4393,7	185,0
	100,0		95,3		4,7	

Таблиця 3

Динаміка та структура виконаних пасажиро-кілометрів авіаційним транспортом, млрд пас-км

Роки	Всього		У тому числі сполучення			
	Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.	Міжнародне		Внутрішнє	
			Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.	Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.
2012	14,4	100,0	13,7	100,0	0,7	100,0
	100,0		95,1		4,9	
2013	12,5	87,8	11,9	86,9	0,6	85,7
	100,0		95,2		4,8	
2014	12,0	83,3	11,5	83,9	0,5	71,4
	100,0		95,8		4,2	
2015	11,4	79,2	11,1	81,0	0,3	42,9
	100,0		97,4		2,6	
2016	15,5	107,6	15,2	110,9	0,3	42,9
	100,0		98,1		1,9	
2017	20,3	140,9	19,9	145,3	0,4	57,1
	100,0		98,0		2,0	
2018	25,9	179,9	25,4	185,4	0,5	71,4
	100,0		98,1		1,9	
2019	30,2	210,0	29,7	216,8	0,5	71,4
	100,0		98,3		1,7	

На графіку: 1,4557 і 1,2359 – прогнозні індекси 2025 р. до 2030 р.;

[19951,4] і [39,1] – відповідно прогнозовані обсяги пасажироперевезень та пасажирообігу на 2025 рік.

$R^2 = 0,9265$ та $R^2 = 0,9813$ – означають високий рівень апроксимації фактичних значень трендовими рівняннями.

На рис. 6 показано нижні межі прогнозу на 2025 р. вантажоперевезень (верхня лінія тренду) – 9515146 т та вантажообігу (нижня лінія тренду) – 376,9 млрд. ткм, які отримано за параболічними трендовими рівняннями:

– для вантажообороту: $Y = 3,2994x^2 - 32,212x + 163,68$
 $R^2 = 0,8059$;

– для вантажообігу: $Y = 2,4625x^2 - 22,08x + 112,83$
 $R^2 = 0,6533$.

На графіку: 1,0278 і 0,7626 – прогнозні індекси 2025 р. до 2030 р.;

[9515146] і [376,9] – відповідно прогнозовані обсяги вантажоперевезень та вантажообігу на 2025 рік.

$R^2 = 0,8059$ та $R^2 = 0,6533$ – означають високий рівень апроксимації фактичних значень трендовими рівняннями.

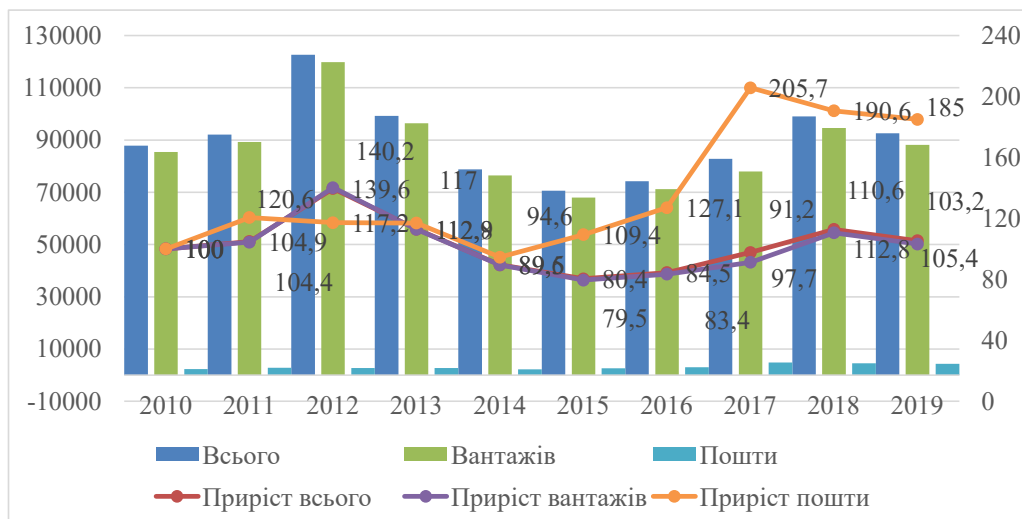


Рис. 2. Динаміка перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом протягом 2010–2019 рр.

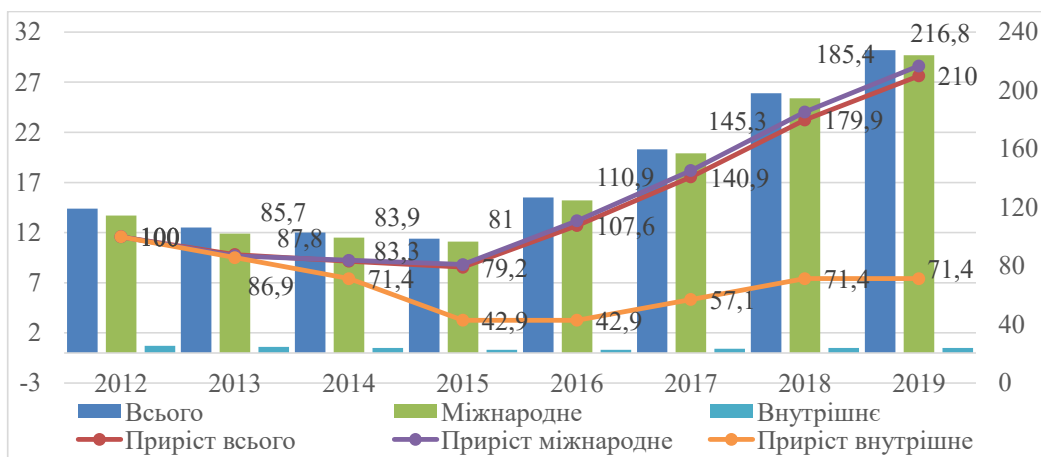


Рис. 3. Динаміка виконаних пасажиро-кілометрів авіаційним транспортом протягом 2012–2019 рр.

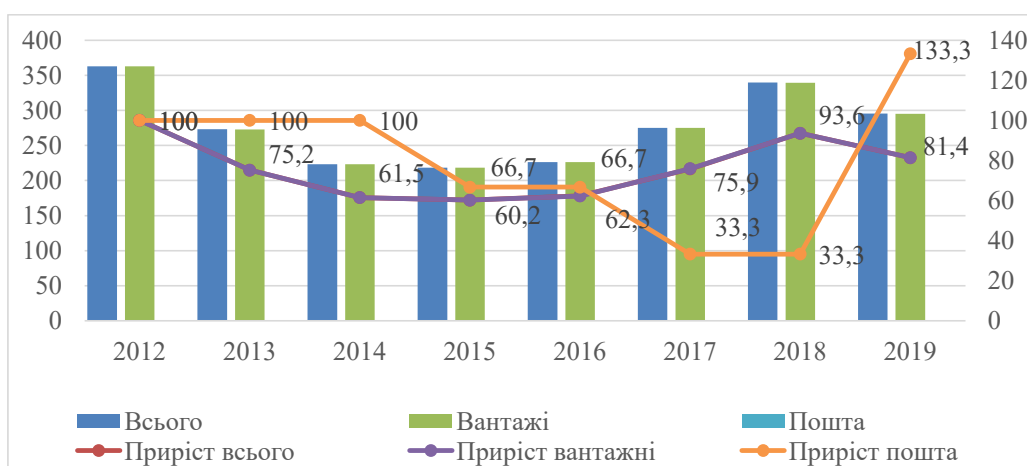


Рис. 4. Динаміка виконаних перевезень (тонно-кілометрів, вантажні+пошта) авіаційним транспортом протягом 2012–2019 рр.

Динаміка та структура виконаних (тонно-кілометрів, вантажні + пошта) перевезень авіаційним транспортом, млрд ткм

Роки	Всього		У тому числі			
	Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.	Вантажі		Пошта	
			Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.	Обсяг % до підсумку	% до 2012 р.
2012	363,1	100,0	362,8	100,0	0,3	100,0
	100,0		99,9		0,1	
2013	273,1	75,2	272,8	75,2	0,3	100,0
	100,0		99,9		0,1	
2014	223,4	61,5	223,1	61,5	0,3	100,0
	100,0		99,9		0,1	
2015	218,5	60,2	218,3	60,2	0,2	66,7
	100,0		99,9		0,1	
2016	226,4	62,4	226,2	62,3	0,2	66,7
	100,0		99,9		0,1	
2017	275,3	75,8	275,2	75,9	0,1	33,3
	100,0		99,9		0,1	
2018	339,7	93,6	339,6	93,6	0,1	33,3
	100,0		100,0		0,0	
2019	295,6	81,4	295,2	81,4	0,4	133,3
	100,0		99,8		0,2	

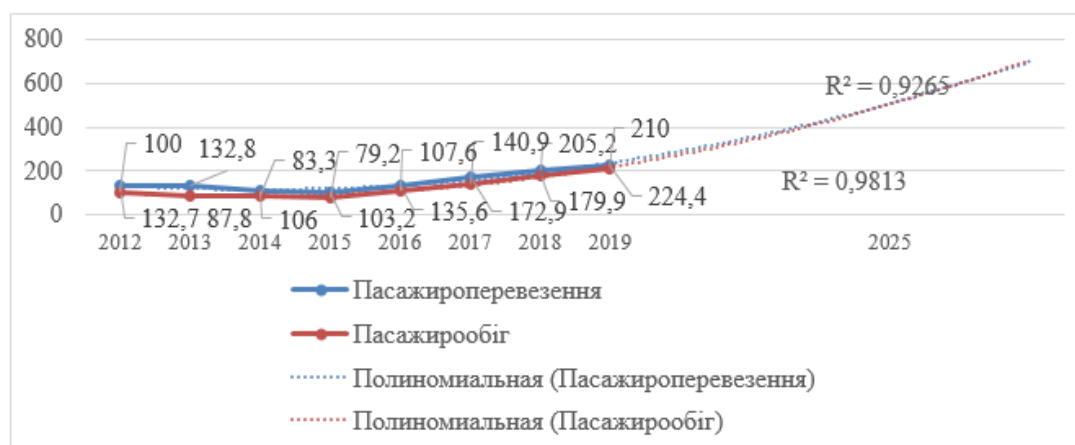


Рис. 5. Фактичні та прогнозні значення пасажироперевезень та пасажирообігу, що розраховані за трендовими рівняннями на 2025 рік

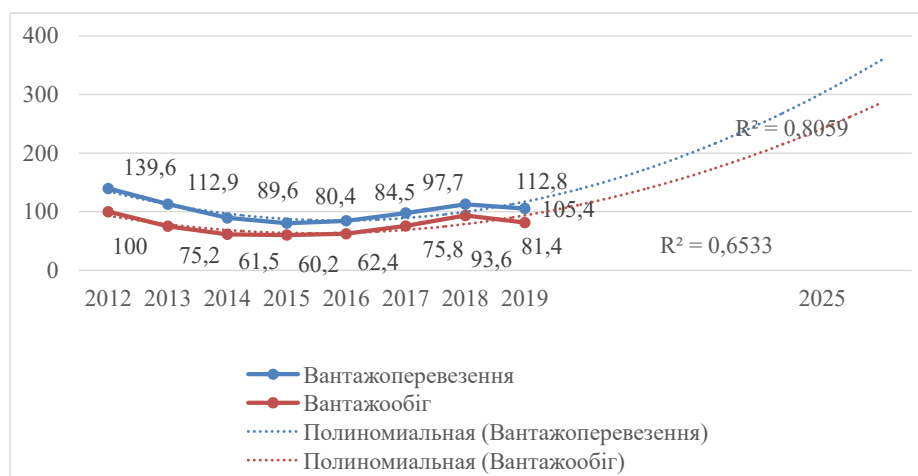


Рис. 6. Фактичні та прогнозні значення вантажоперевезень та вантажообігу, що розраховані за трендовими рівняннями на 2025 рік

Показники авіаційної рухливості населення

Роки	Пасажирообіг авіаційних підприємств, млн. пас.-км	Доходи населення, млн. грн.	Кількість населення, тис. осіб	Рухливість населення пас.-км/на 1 особу	Номінальні доходи в розрахунку на 1 людину, грн./1 особу
1	2	3	4	5	6
2012	14,4	1457864	45633	315,56	25206
2013	12,5	1548733	45553	274,41	26719
2014	12,0	1516768	43001	279,06	26782
2015	11,4	1772016	42844	266,08	31803
2016	15,5	2051331	42672	363,24	37080
2017	20,3	2652082	42386	478,93	47270
2018	25,9	3248730	42153	614,43	58442
2019	30,2	3699346	41982	719,36	66321

Окремої уваги заслуговує оцінка транспортної рухливості населення. Вважається, що це середня кількість поїздок одного жителя в рік всіма видами транспорту, зокрема, авіаційних перельотів. Загалом цей коефіцієнт можна отримати, якщо поділити кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом за рік до середньорічної чисельності населення регіону (країни).

$$K_{px}^p = \frac{\sum P^p}{n} \quad (4)$$

Проте найбільш узагальнюючим показником є не кількість поїздок, а пас.-км на одного жителя країни або регіону, табл. 5.

За даними табл. 5 можна зробити висновки, що загалом рухливість населення збільшується, незважаючи на зменшення загальної кількості населення в країні на 8% протягом 2012–2019 рр. Рухливість населення збільшилася з 315,56 пас.-км/на 1 особу у 2012 р. до 719,36 пас.-км/на 1 особу у 2019 р. (загалом збільшення відбулося на 127,96%), також відзначається збільшення номінальних доходів в розрахунку на 1 людину, грн./1 особу на 163,12% протягом 2012–2019 рр.

На рис. 7 та 8 представлено фактичні та прогнозні значення авіаційної рухливості населення та номінального доходу в розрахунку на 1 людину. З даних рисунків можна простежити тісну залежність цих показників один від одного. Лінії отриманих трендів та трендові рівняння мають високу достовірність апроксимації: $R^2 = 0,7753$ – для рухливості та $R^2 = 0,9053$ – для номінального доходу в розрахунку на 1 людину.

Виявлені тенденції на прогнозований період дають можливість визначити, що у 2025 р. показані отримані

прогнозні значення цих двох досліджених показників будуть такими:

– рухливість на одну особу – 918 пас.-км (індекс до рівня 2012 року становить 2,8);

– номінальні доходи на одну особу – 81920 грн. (індекс до 2012 року – 2,25).

Висновки. Узагальнюючи проведені дослідження, слід відзначити, що авіаційна галузь – одна із небагатьох галузей транспорту, яка розвивається поступово динамічно та має позитивні показники приросту, незважаючи на великий знос повітряних суден, що незадовільно впливає на іміджеву складову частину більшості авіапідприємств. Авіаційна галузь загалом має невисокий відсоток у структурі транспортних перевезень, проте цей відсоток стабільно зростає.

Важливими показниками для аналізу галузевий тенденцій було виділено такі показники, як пасажирські перевезення, пасажирообіг, вантажопотік, вантажообіг. Встановлено, що авіаційну галузь можна розглядати як у розрізі міжнародних та внутрішніх перевезень, так і постійних та регулярних перевезень також за внутрішніми та міжнародними напрямками. У процесі розрахунку об'ємних показників автором використовувалися показники міжнародних та внутрішніх перевезень як за пасажирями, так і за вантажем.

З набуттям популярності таких моделей бізнесу, як чартерні перевезення та лоукости, підвищилася загальна рухливість населення у використанні цього виду транспорту (підвищилася кількість перельотів та середня відстань перевезення одного пасажиря). Авіаційна галузь,

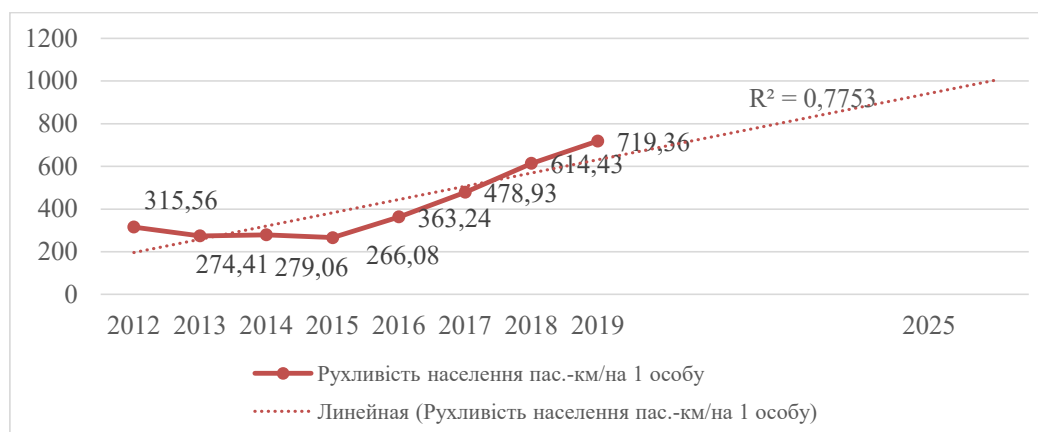


Рис. 7. Фактичні та прогнозні значення авіаційної рухливості населення (пас.-км/ 1 особу)

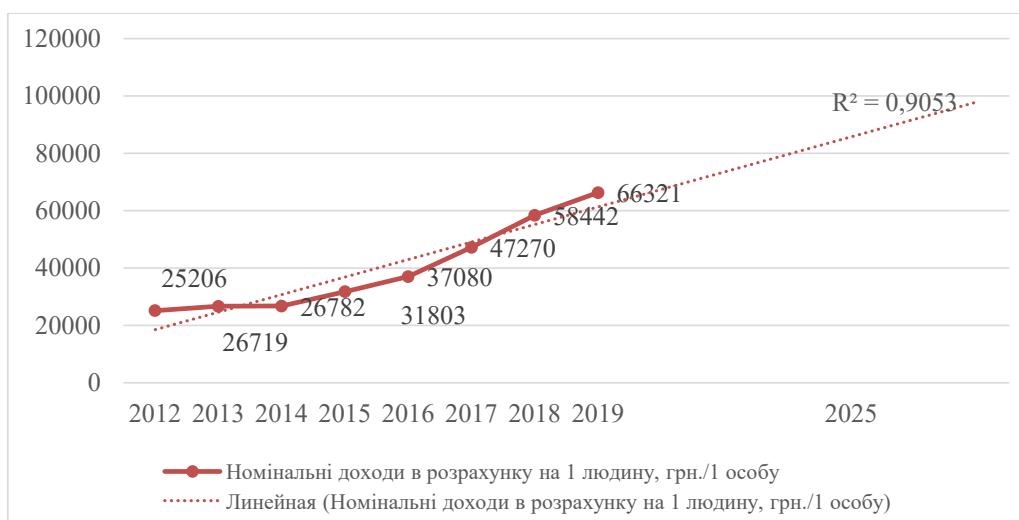


Рис. 8. Фактичні та прогнози значення номінального доходу в розрахунку на 1 людину

на відміну від інших галузей транспорту, не має вагомої державної підтримки, тому і не пропонує пільгових білетів та не виділяє пільгові категорії пасажирів, що і зумовлює те, що її розвиток здійснюється не досить високими темпами, проте із постійним забезпеченням ефективності такої діяльності, на відміну від інших видів транспорту.

Представивши прогнози значення пасажироперевезень та пасажирообороту, вантажоперевезень та вантажообігу, які були пораховані на основі фактичних даних за попередні періоди за трендовими рівняннями, бачимо позитивну динаміку до 2025 року. Тобто тенденції розвитку галузі є позитивними з активною динамічною складовою частиною розвитку.

Список використаних джерел:

1. Економічний розвиток. URL: <http://www.ukr.vipreshebnik.ru/entsiklopediya/51-e/715-ekonomichnij-rozvitok.html> (дата звернення: 16.07.2020).
2. Черных А.В. Механизм устойчивого развития предприятия в период активной инвестиционной деятельности : автореф. дис. канд. экон. наук : 08.00.05. Белгород, 2006. 20 с.
3. Державна служба статистики України: транспорт і зв'язок України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf (дата звернення: 16.07.2020).
4. Макаренко М.В., Гойхман І.М. Динаміка і структура перевезень пасажирів. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=288> (дата звернення: 16.07.2020).
5. Доходи населення. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/gdn/dvn_ric/dvn%20_u/dvn_u.htm (дата звернення: 16.07.2020).
6. Кількість населення. URL: <http://database.ukrcensus.gov.ua/PXWEB2007/> (дата звернення: 16.07.2020).
7. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-informatsiya/> (дата звернення: 16.07.2020).

References:

1. Ekonomichnij rozvutok [Economic development]. URL: <http://www.ukr.vipreshebnik.ru/entsiklopediya/51-e/715-ekonomichnij-rozvitok.html> (accessed 16 July 2020).
2. Chernykh A.V. (2006). Mehanizm ustoychivogo razvitiya predpriyatiya v period aktivnosti investitsionnoy deyatel'nosti [The mechanism of sustainable development of the enterprise in the period of active investment activity] (PhD Thesis), Belgorod.
3. Derzhavna sluzhba statistiki Ukrainy: transport i zvyazok Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine: transport and communications of Ukraine]. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf (accessed 16 July 2020).
4. Makarenko M.V., Goykhman I.M. Dynamika i struktura perevezen pasazhiriv [Dynamics and structure of passenger traffic]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=288> (accessed 16 July 2020).
5. Dohody nasele'nnya [Income of the population]. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/gdn/dvn_ric/dvn%20_u/dvn_u.htm (accessed 16 July 2020).
6. Kilkist nasele'nnya [Population]. URL: <http://database.ukrcensus.gov.ua/PXWEB2007/> (accessed 16 July 2020).
7. Derzhavna aviatsiynna sluzhba Ukrainy [State aviation service of Ukraine]. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-informatsiya/> (accessed 16 July 2020).

ОЦЕНКА ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Аннотация. В статье установлено, что каждое авиапредприятие имеет две тенденции своего существования: функционирование и развитие. В процессе развития авиапредприятие приобретает новое качество с целью удержания конкурентных позиций на открытых рынках. Исследование тенденций отрасли необходимо для осознания общей ситуации и факторов, вызывающих наибольшее влияние на ее развитие, помогает сделать основательные выводы об экономической ситуации в будущем и сделать достоверные прогнозы. Проведенное исследование позволило установить место авиационной отрасли в отечественной транспортной системе. Оценка тенденций отрасли была осуществлена посредством выделения ее основных элементов, анализа динамики основных показателей ее эффективности, анализа объемных показателей, таких как пассажиропоток и пассажирооборот, грузопоток и грузооборот, анализа индексов общих объемов перевозок, на основе чего были рассчитаны фактические и прогнозные значения развития отрасли по трендовым уравнениям. Автором доказано, что на показатели подвижности населения в первую очередь влияют доходы населения в расчете на одного человека, причем, несмотря на уменьшение численности населения, показатель подвижности населения в последние годы растет.

Ключевые слова: развитие, тенденции, авиационная отрасль, пассажирские перевозки, пассажирооборот, грузопоток, грузооборот.

ASSESSMENT OF AVIATION INDUSTRY DEVELOPMENT TRENDS

Summary. The article establishes that each airline has two trends in its existence: operation and development. In the process of development, the airline acquires a new quality in order to maintain a competitive position in open markets. The study of industry trends is necessary to understand the general situation and the factors that cause the greatest impact on its development, help to make sound conclusions about the economic situation in the future and make reliable forecasts. The study made it possible to establish the place of the aviation industry in the domestic transport system. The industry trends were assessed by identifying its main elements, analyzing the dynamics of the main indicators of its efficiency, analyzing the volume indicators such as passenger and passenger turnover, freight and freight turnover, analysis of indices of total traffic. It is established that the aviation industry can be considered both in terms of international and domestic traffic, and regular and regular traffic as well as domestic and international destinations. Presenting the forecast values of passenger traffic and passenger turnover, freight traffic and cargo turnover, which were calculated on the basis of actual data for previous periods according to trend equations show the positive dynamics until 2025. That is, industry development trends are positive with an active dynamic component of development. With the popularity of such business models as charter transportation and low-cost, the general mobility of the population in the use of this type of transport has increased (the number of flights and the average distance of transportation of one passenger has increased). The author proves that the indicators of population mobility are primarily affected by the income of the population per capita, and, despite the decrease in population, the population mobility rate has been growing in recent years. The aviation industry, unlike other transport industries, does not have significant government support, and therefore does not offer discounted tickets and does not allocate privileged categories of passengers, which means that its development is not high enough, but with constant efficiency of such activities, unlike other modes of transport.

Key words: development, tendencies, aviation branch, passenger transportation, passenger turnover, cargo flow, cargo turnover.

Рикованова І. С.

*старший викладач кафедри маркетингу і логістики
Національного університету «Львівська політехніка»*

Rykovanova Iryna

*Senior Lecturer of Department of Marketing and Logistics
Lviv Polytechnic National University*

КОНТРЕЙЛЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ТА ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Анотація. У статті здійснено аналіз європейського досвіду створення та розвитку системи комбінованих перевезень «залізниця-автомобіль». Проаналізовано основні показники діяльності компаній – членів Міжнародного союзу комбінованих автомобільних та залізничних перевезень (UIRR), що дало можливість обґрунтувати перспективність розвитку системи мультимодальних комбінованих перевезень в Україні як країни-транзитера на шляху «Китай – ЄС». Проведено ретроспективний аналіз спроб створення системи контрейлерних перевезень в Україні та виявлено чинники геополітичного, економічного характеру, що сприяють розвитку комбінованих (насамперед контрейлерних) перевезень «залізниця-автомобіль» у складі мультимодальних перевезень, що забезпечить неперервність ланцюга постачань товарів від виробника до споживача і сприятиме посиленню конкурентних позицій України на ринку логістичних послуг Європи.

Ключові слова: мультимодальні перевезення, контрейлерні перевезення, комбіновані перевезення «автомобіль-залізниця», система «від дверей-до-дверей», інфраструктурні об'єкти, логістичні послуги.

Вступ та постановка проблеми. Глобалізаційні та інтеграційні процеси у світовій економіці передбачають тісний взаємозв'язок національних економік, посилений обмін ресурсами і товарами, що робить міжнародний транспорт та транзитні шляхи основою для функціонування економіки не тільки окремих країн та економічних систем, а й світу загалом. Під впливом глобалізаційних та геополітичних чинників відбувається зміна географії транспортно-економічних зв'язків і в Україні. Падіння обсягів перевезень на східному напрямі змушує змінювати напрями завантаження транспортної системи країни та позиціонувати себе як надійного партнера з транзитних перевезень та надання логістичних послуг. Такі виклики поставили завдання щодо реформування транспортної галузі України. У межах реформ було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 р., де в розділі «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система» робиться акцент на формуванні та розвитку мультимодальних перевезень. З досвіду проведення реформ транспортної системи Європи та особливості географічного розташування України очевидним є те, що основним гравцем на ринку мультимодальних (комбінованих) перевезень може стати залізниця.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання потенціалу та перспективності розвитку України як транзитної держави розглядалися у публікаціях І.В. Марова, Д. Прейгер, А.Ю. Платонова, В.Г. Ковальова, О.Г. Харчук, В.О. Баланава. Проблеми державної підтримки транспортної інфраструктури та правові аспекти комбінованих перевезень висвітлені у працях В.В. Гаверського, О.І. Петренко. У працях В.О. Баланава, Р. Клочко, С.В. Шираєва, Т.І. Кондрат, Б. Андрушків, О.В. Литвин, І.М. Горбась, М.А. Федоренко розглянуто досвід розроблення та організації перевезення за системою «залізниця-автомобіль» у країнах світу та в Україні. Певні аспекти та пропозиції авторів не втратили чинності й сьогодні з огляду на досить повільний розвиток комбінованих перевезень в Україні. На стратегічних аспектах розвитку транспортної системи акцентували увагу С. Фімар, О.І. Петренко, О.І. Горбенко, М.Ю. Григорак, Н.І. Антощишина, Л.Д. Калініченко.

У вищезазначених працях розглядався потенціал України як транзитної держави з огляду на можливості всіх видів транспорту та відповідної інфраструктури (автомобільний, залізничний, авіа- та морський транспорт). Вантажперевезення різними видами транспорту є фактично конкурентами в галузі транспортування. Але питанням перспективності інтеграції основних конкурентів – залізниці та автомобільного транспорту – у галузі перевезень в Україні не було приділено досить уваги.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є аналіз діяльності членів Міжнародного союзу комбінованих автомобільних та залізничних перевезень в країнах ЄС, здійснення ретроспективного аналізу створення системи контрейлерних перевезень та аналіз сучасного стану перевезень «залізниця-автомобіль» в Україні з метою виявлення чинників, що сприяють розвитку контрейлерних перевезень в складі мультимодальних, що забезпечить неперервність ланцюга постачань товарів і сприятиме посиленню конкурентних позицій України на ринку логістичних послуг Європи.

Виклад основного матеріалу дослідження. У червні 2019 року розпорядженням Кабінету Міністрів України була погоджена стратегія розвитку акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019–2023 роки [12].

Здійснивши SWOT-аналіз, аналіз ринку та прогнозування обсягів надання послуг, в тому числі й обсягів вантажних перевезень в «Стратегії акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019–2023 роки» (далі – Стратегія) [12] прописані ключові стратегічні ініціативи. Одним із пунктів є «клієнтоорієнтованість та розширення переліку послуг з основної діяльності». У цьому напрямі передбачається «утворення офісу ключових клієнтів, які будуть обслуговувати найбільших клієнтів вантажних перевезень (приблизно 80% ринку) [12]. Зрозумілим є те, що розширення асортименту послуг тягнуть за собою й збільшення обсягу перевезень, в т.ч. й вантажних. У межах цього передбачається розвиток сектору мультимодальних перевезень (контейнерні та контрейлерні).

Мультимодальним перевезенням відповідно до Проєкту ЗУ «Закон про мультимодальні перевезення» є пере-

везення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення [10]. Також у проекті як окремих термін розглядається «міжнародне мультимодальне перевезення», що передбачає перетин державного кордону України. В практичній діяльності перевізники для такого виду транспортування використовують термін «інтермодальне» перевезення. Ще проект Закону передбачає використання терміну «комбіновані перевезення» – «мультимодальне перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею без перевантаження вантажу під час зміни виду транспорту, де більша частина маршруту приходить на внутрішній водний, морський або залізничний шляхи, а відрізок маршруту автомобільними шляхами є максимально коротким» [10].

У країнах ЄС мультимодальні перевезення також трактуються в складі комбінованих. Власне комбіновані перевезення покликані найбільш ефективно поєднати різні види транспорту та звести до мінімуму використання засобу транспортування, використання якого потребує найбільше витрат – автомобільного, переваги якого є насамперед у мобільності.

На якість комбінованих автомобільних та залізничних перевезень (контрейлерних) перевезень «від дверей до дверей» значною мірою впливає якість надання послуги у «найдовшому» сегменті – залізничних перевезень.

Для оцінки переваг застосування контрейлерних перевезень як одного з видів мультимодальних варто розглянути європейський досвід. Одне із перших мультимодальних перевезень (яке стало регулярним) із застосуванням контрейлерних технологій відбулося за маршрутом Кельн (Німеччина) – Верона (Італія). До 2013 року в країнах Європейського Союзу реалізувалась програма Marco Polo, метою яких було зниження шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище через переорієнтацію вантажопотоків на водний та залізничний транспорт. Аудиторською Рахунковою палатою (Європейський Судом аудиторів) було проаналізовано 16 проектів програм Marco Polo I і II, які «вартували» 19,5 млн євро зобов'язань та 11,4 млн євро платежів (650 учасників – компанії, які отримали 172 гранти – левову частку займали проекти стосовно залізничних перевезень – 11) [1]. Висновок містив інформацію, що програми не змогли втілити у життя головні завдання: через зниження кількості вантажного автотранспорту на автошляхах покращити екологічну та економічну ситуації в країнах ЄС. Але представники бізнес-структур з надання перевізних послуг та логістичних операторів зробили акцент на певні обмеження бюрократичного характеру та лімітуванням ресурсів при фінансуванні проектів. До того ж, програми принесли свій позитивний вклад у розвиток мультимодальних перевезень. За 10 років реалізації програми створено більше 10 мультимодальних транспортних коридорів, якими скористалися більше ніж 4 млн вантажівок. Окрім того, здійснено рух на поромках в таких напрямках: Франція – Іспанія, Великобританія – Іспанія, Бельгія – Іспанія, Італія – Іспанія [1]. Але ЄС продовжує фінансування розвитку мультимодальних перевезень та реформування транспортної галузі через Підрозділ «З'єднуючи Європу» (Connecting Europe Facility – CEF), який підтримує Трансєвропейську транспортну мережу (TEN-T) [3].

Під час втілення проектів контрейлерний вантажооборот оцінювався на рівні 70 млн т. І тут здебільшого спрацьовувало те, що вартість перевезення залізницею 1 т вантажу менша практично у три рази, ніж вантажним автотранспортом. Така цінова політика була викли-

кана компенсаційними виплатами автотранспортникам за статтями витрат, пов'язаними з екологією та збереженням експлуатаційного стану автошляхів. За [5, с. 56–57] контрейлерні перевезення по території ЄС впродовж року знижують екологічні витрати на 200 млн євро, а економія на витратах на ремонт автошляхів становить до 500 млн євро.

З 1970 р. перевезення із використанням залізничного та автомобільного транспорту (комбіновані) здійснюється компаніями – членами Міжнародного союзу комбінованих автомобільних та залізничних перевезень (International Union for Road-Rail Combined Transport – UIRR). На 2020 рік членами UIRR було 20 країн Європи International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR) [19]. В кожній країні визначений один оператор (організація перевезень), а в більшості країн-учасниць обладнанні термінали для обслуговування комбінованих перевезень.

На момент припинення фінансування за програмами Marco Polo (2013 рік) сайт UIRR приводить такі дані [19]: обсяги перевезень з 80-х років XX століття UIRR досягли рівня обсягів морських контейнерних перевезень та мають щорічне збільшення на рівні 20%; загальний обсяг трафіку збільшився на 50% з 1999 року; зменшення викидів CO₂ становило 1,5 млн т; міжнародні обсяги перевезень зросли практично удвічі за 15 років; внутрішні перевезення комплектними вантажівками (RoLa – «вантажівка на поїзді») збільшилися удвічі; більше 5,4 млн EVP / TEU (умовна одиниця виміру місткості транспортних засобів, яка заснована на об'ємі 20-футового мультимодального контейнеру) переведені з автомобільного на залізничний транспорт; більш ніж 12 000 вантажівок «зійшли» з маршрутів далекого прямування; створено 350 перевалочних станцій (30 з них у власному управлінні); послугами UIRR користуються понад 12 000 клієнтів.

Основні вантажопотоки комбінованих перевезень у ЄС відбуваються у напрямку північ-південь і лівова частка (практично 70%) у трансальпійському сполученні (зумовлено географічними та природно-кліматичними чинниками щодо витратності та деколи неможливості розвитку автомобільних перевезень – складна гірська місцевість). Більша частина таких перевезень відбувається «без супроводу», тобто переміщуються тільки напівпричеми (відсутня необхідність перевезення водіїв). Це зумовлено розвиненою системою перевалочних пунктів.

З 1990-х років у ЄС спостерігається відносно стійка тенденція до зростання кількості відправлень та загального обсягу перевезень через систему комбінованого (мультимодального) транспортування (рис. 1).

UIRR у звіті [20], присвяченому своєму 50-річчю (2020 р.) констатувала, що 2019 рік для компанії був складним. Із динаміки кількості відправлень можна побачити, що загальна кількість партій, перевезених членами UIRR, зросла лише на + 0,19%, а обсяг перевезень збільшився на 1,48% та практично відповідав приросту ВВП в ЄС за 2018/2019 рр. (ріст ВВП ЄС 2018/2019 був на рівні 1,84% [9]).

Якщо розглянути структуру відправлень за технологією у 2018/2019 рр., то збільшення відбулося у сегментах напівпричепів (+4,96%) та контейнерів (+1,41%), тоді як спостерігалось зниження відправлень повноцінних вантажівок (RoLa) на -8,75%.

Загалом позитивною динаміка відправлень за технологією з 1990 року зберігалася в сегменті «знімні кузови та контейнери» та «напівпричеми». Причому більш динамічно зростали відправлення за системою «знімні кузова та контейнери» (рис. 1, 2). Це можна пояснити розвиненою нині системою перевантажувальних терміналів (більше



Рис. 1. Динаміка обсягів перевезень та кількості відправлень за системою комбінованих перевезень (залізниця – автомобіль) в країнах ЄС (2005–2019 рр.)

Джерело: складено на підставі [20]



Рис. 2. Динаміка кількості відправлень за технологіями комбінованих перевезень (залізниця – автомобіль) в країнах ЄС (2009–2019 рр.)

Джерело: складено на підставі [20]

350 терміналів у 20 країнах), що забезпечує високу якість та ефективність взаємодії різних видів транспорту під час виконання широкого переліку транспортно-експедиційних, складських та супроводжуючих послуг для забезпечення високої якості мультимодальних перевезень.

Аналіз за протяжністю перевезень підтверджує пріоритетність використання комбінованої системи «залізниця-автомобіль» на довші відстані. Частка перевезень на більш ніж 900 км зберігала свої позиції з 2013 по 2019 рік. Але впродовж 2018–2019 років послуги, що перевищували перевезення 900 км, продовжували відносно скорочуватися, тоді як послуги перевезень на 600–900 км зросли [20].

Найбільш «активними» учасниками комбінованих перевезень в ЄС є:

- Німеччина: має найбільшу територію та розвинену економіку; доступ до портів Північного та Балтійського морів (відкривається доступ до Скандинавських країн);

- Австрія та Швейцарія: транзитний шлях, який проходить через Альпи (проблеми із пропускнуою здатністю шляхів); значна кількість автомобільних шляхів є плат-

ною; розвинена мережа екологічних пунктів (збір коштів з великовантажних транспортних засобів).

- Франція: раціональна структура організації комбінованих перевезень (термінальні системи Modalohr – платформи з низьким вантажним майданчиком – дозволяють перевозити всі типи вантажних автомобілів).

Окрім цього, набувають популярності комбіновані перевезення «залізниця-автомобіль» і в невеликих країнах ЄС (Словенія, Угорщина). Однак є й низка проблем не тільки економіко-організаційних (наприклад, тарифи на користування залізничною інфраструктурою; серед країн ЄС найвищий тариф існує в Польщі), а й технологічного характеру для активного використання системи комбінованих перевезень: залізнична інфраструктура ЄС складається із національних залізничних систем які різняться технічними стандартами.

Основний «постачальник» послуг комбінованих перевезень в Україні – Українська залізниця – має певний досвід у забезпеченні та формуванні контрейлерних поїздів. Перші кроки було зроблені у 1990-х роках. Так, у 1996 році було здійснено першу спробу – організовано рух

комбінованого поїзду за маршрутом Дніпропетровськ – Захонь (Угорщина). У 1998 році здійснив поїздку перший на території України контейлерний поїзд за маршрутом Луганськ – Київ – Катовіце (Польща) [2].

2003 рік став початком запровадження регулярних комбінованих (у т.ч. й контейлерних) перевезень: був запущений поїзд «Вікінг» (угода про співпрацю між адміністраціями залізниць України, Литви та Білорусі). «Вікінг» позиціонується як поїзд комбінованого транспорту. Нині це спільний проект вищевказаних залізниць та компаній з експлуатації морських терміналів та портів Клайпеда, Іллічівська (Чорноморська) та Одеси. Маршрут «Вікінга» є «учасником» ланцюга морських контейнерних та контейлерних шляхів Балтійського регіону і охоплює країни: Азербайджан, Республіка Білорусь, Болгарія, Грузія, Литва, Молдова, Румунія, Туреччина, Україна, Фінляндія.

Паралельно із «Вікінгом» (2003 рік) здійснив поїздку за міжнародним маршрутом (проект залізниць України та Польщі) поїзд «Ярослав»: Київ – Славкув (Республіка Польща). За 2003–2004 роки територією України було перевезено понад 1,5 тис. автопоїздів («Вікінг» – 0,25 тис. од., «Ярослав» – понад 1,3 тис. од.) [6]. На той момент цей маршрут був цікавим ще й через те, що використовувалася тільки «широка» колія (1,52 м), яка має протяжність по території Польщі 400 км.

Але зацікавленість бізнес-структур у новій послугі не виникло – завантаження маршрутів як системи контейлерних перевезень не відбулося. Фактично «Вікінг» став курсувати як контейнерний. У 2006 році була спроба запустити ще один маршрут для контейлерних перевезень «Київ-Експрес» – Україна – Угорщина – Австрія. Наступні спроби здійснити комбіновані контейлерні перевезення не принесли результату. Так, у 2009 році була здійснена спроба відновлення транспортування за системою контейлерних перевезень у напрямку Україна – Угорщина із залученням поїздів «Вікінг», «Ярослав» та «Чардаш». Але включно до 2015–2016 років проблеми, які виникли у процесі організування такого виду перевезень так й залишалися нерозв'язаними.

Нині послуги поїзда «Вікінг» позиціонуються ПАТ «Укрзалізниця» як засіб для комбінованих перевезень, а «Ярослав» – контейлерних. На наш погляд, ще два-три роки тому таке позиціонування можна охарактеризувати як «іміджевий» проект для України. Але сьогодні значний поштовх для розвитку комбінованого перевезення дають ринкові механізми, геополітичні процеси, а тому виникає зацікавленість європейських партнерів у галузі логістичного бізнесу.

Починаючи з 2014 року у зв'язку із військовим конфліктом на сході України було втрачено до 60% надходжень від транзитних перевезень. За офіційною статистикою [13, с. 88] зберігалася тенденція до скорочення кількості пропуску поїздів через державний кордон України. Так, у 2010 році кордон України перетнули 173 118 поїздів, а вже у 2015 році – 115 206 од., тобто зменшення відбулося практично на 34,2%. У 2018 році кількість поїздів, які перетнули кордон складала 103 709 од. (– 40,8% у порівнянні із 2010 роком). При аналізі структури за ділянками кордону це відбулося за рахунок скорочення кількості перетинів із кордоном з Росією (2010 рік – 86 956 од.; 2018 рік – 25 445 од.). Це є очевидним свідченням значного падіння обсягів транзиту. Окрім того, спостерігається (у зв'язку із падінням внутрішнього виробництва і послуги залізниць розраховані на значні обсяги перевезень) і падіння внутрішніх обсягів перевезень залізницею (2010 рік – 432 897 тис. т., а у 2019 році – 312 938,9 тис. т) [8].

За даними [4], впродовж 2018–2019 років обсяги залізничних перевезень Росія – ЄС в сегменті імпорту скоротилися на 9,13%, а імпорту – на 14,41%. Тобто й європейські перевізники втрачають вантажопотоки у цьому напрямі, що дає Україні шанс використати своє сьгоднішнє геополітичне становище та стає економічним стимулом для реформування в галузі залізничних перевезень.

Одночасно у 2019 р. відбулося збільшення обсягів імпорту з ЄС до України на автотранспорті (6030 тис. т) на 9,3% або на 511 тис. т. Найбільшим імпортером виявилась Польща (+288,061 тис. т). Експортні потоки автомобільним транспортом з України до ЄС показали незначне зростання: +1,1% [11], що пов'язане із тенденцією до скорочення кількості дозволів на міжнародні автомобільні перевезення (особливо з боку Польщі). Зрозуміло, що збільшення трафіку автошляхами тягне за собою більше навантаження на дорожнє полотно, а також зриву графіків постачань через обмеження пересування автомобільного вантажного транспорту при підвищенні температурного режиму (а в деяких країнах ЄС існують обмеження у визначенні дні тижня щодо пересування вантажного автотранспорту) та черг при перетині державного кордону.

Перші кроки у напрямі відновлення контейлерних перевезень в Україні були зроблені у 2018 році, причому вже на рівні держави. На рівні Міністерства інфраструктури почали розглядати питання щодо організації контейлерних перевезень як альтернативи міжнародним автомобільним перевезенням. Ініціатором таких дій стало ФРУ України (Федерація роботодавців України). На цьому етапі основний гравець таких перевезень – ПАТ «Укрзалізниця» та АСМАП (Асоціація міжнародних автомобільних перевезень) прораховували перспективи щодо обсягів на напрямків комбінованих вантажних перевезень, а також здійснювали аналіз існуючої системи інфраструктурних об'єктів (терміналів) для здійснення маніпуляційних операцій [7]. На початку 2020 р. (лютий) у межах реалізації проекту із запровадження системи контейлерних перевезень проводилась нарада за участю представників «Єврокар», Міністерства інфраструктури України, АСМАП, АТ «Укрзалізниця» та філії Укрзалізниці «Ліски» [15]. Тут уже обговорювалися питання тарифної політики, маршрутів та складання графіку руху контейлерних поїздів (в т.ч. із застосування платформ RoLa).

У цей же період починається активне обговорення проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» (одержаний Верховною Радою України 27.12.2019 р.; Висновок Комітету з питань європейської інтеграції – 12.02.2020 р.; Висновок комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури 04.05.2020 р.).

У червні 2020 року за участі ПАТ «Укрзалізниця» та ФРУ проведено установче засідання робочої групи з розвитку інтермодальних перевезень територією України, де окреслені ключові завдання щодо визначення та усунення «вузьких місць» в системі мультимодальних (комбінованих) перевезень залізничними шляхами України.

Також істотним кроком в 2018 році у розвитку контейлерних перевезень територією України за участю ПАТ «Укрзалізниця» можна вважати домовленість з угорською Rail Cargo Hungaria (компанія Rail Cargo Logistics (Hungaria Kft) – дочірній підрозділ Rail Cargo Group (Австрія) в Угорщині – надання експедиційних послуг для залізничного транспорту) щодо розвитку транзитного трафіку із Китаю до Європи [14]. Але вже за рік (грудень 2019) по завершенні угоди Укрзалізниця вимагала підвищити тариф на транскордонні перевезення на 50% у 2019 році (основна причина, на погляд РКР Cargo (Польща), монополічне становище на транспортування колією 1435 мм) [18].

У межах розвитку інфраструктури, необхідної для забезпечення «життєдіяльності» мультимодальних перевезень у січні 2020 р. зареєстрована «Українська інтермодальна компанія (UIC)» (дочірнє підприємство Німецької логістичної та транспортної компанії HHLA International GmbH) [17]. Але послуги плануються надаватися тільки у сегменті «експедитори та контейнерні лінії». Водночас це є істотний крок щодо підвищення транзитної здатності України.

Висновки. Перспективність розвитку контрейлерних перевезень шляхопроводам України в складі мультимодальних сьогодні стає більш очевидною, ніж 5–10 років тому. Передумовами цього є переорієнтація вантажних потоків зі сходу (втрата трафіку у напрямку Росії) у напрямку півдня та заходу (Китай – ЄС) та поступове, але неукліне зростання вантажопотоків українськими автошляхами, що, вочевидь, може тягнути за собою погіршення екологічної ситуації, а також значне навантаження на автошляхи і, як результат, значні витрати на ремонт та підтримку доріг у належному стані. І саме географічне розташування України в умовах геополітичних перетворень дає «шанс» у зв'язку із вищезазначеними аспектами перетворити контрейлерні перевезення із «іміджового» проекту у проект реальний і зарекомендувати себе як надійного партнера в галузі транзитних перевезень за технологією «залізниця-автомобіль». Основні стратегічні питання та завдання, які мають стояти на порядку денному в Україні задля отримання статусу надійного партнера у галузі мультимодальних перевезень:

1. Оптимізація маршрутів транспортування. Сьогодні поїзд «Ярослав» курсує тільки до м. Славуків (Польща) – використання колії шириною 1520 мм). В цьому напрямі перспективним бачиться бажання подовжити цей маршрут Німеччиною до Франкфурта-на-Майні і Гамбургу (більше охоплення європейського ринку). Окрім цього, проблематичним є «завантаження» напівприцепів або вантажних автомобілів за системою RoLa за маршрутами територією України. Це можна зробити тільки із спеціалізованих від-

діленнях (станція Київ-Ліскі, Одеське, Дніпровське, Харківське, Луганське відділення). За останні роки у зв'язку із поживаленням економічних відносин та інтеграційних процесів з країнами ЄС було відкрито перевантажувальний комплекс на Львівській залізниці (станція Чоп»). Але до таких терміналів вантажівкам необхідно доставатися знову ж автомобільними шляхами.

Більші перспективи та досвід має нині поїзд «Вікінг». У нього є сполучення із Білоруссю та Литвою, позиціонується він як комбінований. Тобто за наявності спеціального обладнання (вантажної рампи) на інфраструктурних об'єктах – терміналах – є можливість транспортувати контрейлерні вагони в бік Угорщини через Румунію.

2. Тарифна політика: європейські існуючі та потенційні партнери вважають тарифи на транзитні перевезення (в т.ч. й контрейлерні) завищеними. Залізниця пояснює це значною часткою у тарифах вартості амортизаційних відрахувань та витрат на паливо. Тому слід робити кроки у бік реформування щодо прояснення структури тарифів та приведення їх у відповідність до європейської структури. Неузгоджена тарифна політика може змінити напрямок транзитних маршрутів України через Польщу, Угорщину та Румунію в країни Бенілюксу, Німеччину, Францію, Італію (наприклад, морський шлях через Констанцу (порт у Румунії, Поти (Грузія), північний маршрут).

3. Нині в Україні не затверджено на законодавчому рівні нормативні бази щодо здійснення комбінованих перевезень (практично все на стадії проектів), які би були інтегровані із законодавством країн Європейського союзу.

4. Зважаючи на досвід Європи у напрямі розвитку контрейлерних перевезень, ця галузь потребує значних капіталовкладень та підтримки з боку держави, а також пільг та преференцій автоперевізникам під час користування ними контрейлерними перевезеннями.

Такі стратегічні кроки мають підкріплюватися ретельними дослідженнями вантажопотоків, попиту на ринках Європи та уніфікації технологічних аспектів симбіозу «залізниця – автомобіль».

Список використаних джерел:

1. Аудитори ЕС призвали прекратити субсидирования по типу программ Марко Поло. URL: <https://www.automotivemanufacturing.com/-----/32409.article> (дата звернення: 22.07.2020).
2. Баланов В.О. Розвиток контрейлерних перевезень в Україні та досвід перевезень в європейських країнах. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень*. 2012. Вип. 4. С. 5–8. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnu_tstp_2012_4_3 (дата звернення: 20.08.2020).
3. Европейский Союз: факты и комментарии. Вып. 74: октябрь-декабрь 2013 г. URL: http://www.edc-aes.ru/data/edcaes/content/user_files/files/74.pdf (дата звернення: 22.07.2020).
4. Грузоперевозки, страны ЕС. URL: <http://eurostatica.com/services/state/> (дата звернення: 18.08.2020).
5. Клочко Р. Мимо колес. Почему контрейлерные перевозки к востоку от Буга уже полтора десятилетия остаются в состоянии возможной перспективы? *Международные Автомобильные Перевозки*. 2012. № 2. С. 55–58.
6. Контрейлерные перспективы Украины. URL: http://romashko.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=4359:2016-08-01-17-29-21&catid=14:2013-12-25-08-51-48&Itemid=87 (дата звернення: 21.08.2020).
7. Міністерство інфраструктури приступило до відновлення контрейлерних перевезень. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29666.html> (дата звернення: 10.07.2020).
8. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/or_vant_vt_u.htm (дата звернення: 20.08.2020).
9. Объем ВВП Европейский Союз. URL: <https://take-profit.org/statistics/gdp/european-union/> (дата звернення: 17.07.2020).
10. Проект Закону про мультимодальні перевезення. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796 (дата звернення: 10.07.2020).
11. Статистика рынка автомобильных грузоперевозок ЕС-Украина в 2018/19 гг. URL: <http://www.eurostatica.com/news/509/> (дата звернення: 18.08.2020).
12. Стратегія акціонерного товариства “Українська залізниця” на 2019–2023 роки. URL: https://uz.gov.ua/about/documents_jsc/ (дата звернення: 10.07.2020).
13. Транспорт і зв'язок України : Статистичний збірник / За редакцією І. Петренко. Київ : Державна служба статистики України, 2019. С. 88.

14. «Укрзалізниця» и венгерская Rail Cargo Hungaria договорились развивать контейнерные перевозки. URL: https://cfts.org.ua/news/2018/05/05/ukrzaliznytsya_i_vengerskaya_mav_dogovorilis_razvivat_kontreylernye_perevozki_47100 (дата звернення: 29.07.2020).
15. ФРУ продовжує роботу по запровадженню контейнерних перевезень між Україною та ЄС. URL: <http://fru.ua/ua/media-center/news/fru/fru-prodovzhuje-robotu-po-zaprovdzhennju-kontrejlernikh-perevezen-mizh-ukrajinoju-ta-es> (дата звернення: 15.08.2020).
16. Харчук О.Г. Залізничні міжнародні транспортні коридори України та роль УДЦТС «Ліски» в їх розвитку. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Економічні науки*. 2017. № 15(37), 2 т. С. 63–68. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj_2017_15%282%29__14 (дата звернення: 30.08.2020).
17. HHLA інвестує у створення української інтермодальної компанії. URL: <https://ameu.org.ua/news/4828-hhla-investue-u-stvorennja-ukrajinskoji-intermodalnoji-kompaniji> (дата звернення: 25.08.2020).
18. Rail Cargo Hungaria призиває УЗ к підписанню нового договору о совместных грузоперевозках. URL: https://cfts.org.ua/news/2019/01/31/rail_cargo_hungaria_prizyvaet_uz_k_podpisaniyu_novogo_dogovora_dlya_osuschestvleniya_sovmestnykh_gruzoperevozok_51460 (дата звернення: 29.07.2020).
19. International Union for Road-Rail Combined Transport – UIRR. URL: <http://www.uirr.com/en/road-rail-ct.html> (дата звернення: 16.07.2020).
20. UIRR Report 2019-20. URL: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports.html> (дата звернення: 16.07.2020).

References:

1. Auditory ES prizvali prekratit' subsidirovaniya po tipu programm Marko Polo [EU auditors urged to end subsidies like Marco Polo programs]. Available at: <https://www.automotivemanufacturingsolutions.com/-----/32409.article> (accessed 22 July 2020).
2. Balanov V.O. (2012). Rozvytok kontrejlernykh perevezenj v Ekrajini ta dosvid perevezenj v jevropejsjkykh krajinaх [Development of piggyback transportation in Ukraine and experience of transportation in European countries]. *Zbirnyk naukovykh pracj Dnipropetrovsjkogho nacionaljnogho universytetu zaliznychnogho transportu imeni akademika V. Lazarjana. Transportni systemy ta tekhnologiji perevezenj*, vol. 4, pp. 5–8. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnu_tstp_2012_4_3 (accessed 20 August 2020).
3. Evropejskij Soyuz: fakty i kommentarii (2013) [European Union: facts and comments], vol. 74: October-December. Available at: http://www.edc-aes.ru/data/edcaes/content/user_files/files/74.pdf (accessed 22 July 2020).
4. Gruzoperevozki, strany ES [Cargo transportation, EU countries]. Available at: <http://eurostatica.com/services/state/> (accessed 18 August 2020).
5. Klochko R. (2012). Mimo kolei. Pochemu kontreylernye perezozki k vostoku ot Buga uzhe poltora desyatiletija ostayutsya v sostoyanii vozmozhnoy perspektivy? [Off track. Why has piggyback transport east of the Bug remained in a state of prospect for a decade and a half?]. *Mezhdunarodnye Avtomobil'nye Perevozki*, № 2, pp. 55–58.
6. Kontreylernye perspektivy Ukrainy [Piggyback prospects of Ukraine]. Available at: http://romashko.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=4359:2016-08-01-17-29-21&catid=14:2013-12-25-08-51-48&Itemid=87 (accessed 21 August 2020).
7. Ministerstvo infrastruktury prystupilo do vidnovlennja kontrejlernykh perevezenj [The Ministry of Infrastructure has started before the renewal of piggyback]. Available at: (accessed 21 July 2020).
8. Obsjagh perevezenykh vantazhiv za vydamy transportu [Volume of transported goods by types of transport]. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/op_vant_vt_u.htm (accessed 20 August 2020).
9. Ob»em VVP Evropejskij Soyuz [European Union GDP]. Available at: <https://take-profit.org/statistics/gdp/european-union/> (accessed 17 July 2020).
10. Proekt Zakonu pro muljtymodaljni perevezennja [Draft Law on Multimodal Transportation]. Available at: http://w1.l1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796 (accessed 10 July 2020).
11. Statistika rynku avtomobil'nykh gruzoperevozok ES-Ukraina v 2018/19 gg. [Statistics of the EU-Ukraine road freight market in 2018/19]. Available at: <http://www.eurostatica.com/news/509/> (accessed 18 August 2020).
12. Strateghija akcionernogho tovarystva «Ukrajinsjka zaliznycja» na 2019–2023 roky [Strategy of the «Ukrainian Zaliznytsya» for 2019-2023]. Available at: https://uz.gov.ua/about/documents_jsc/ (accessed 10 July 2020).
13. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2019). Transport i zv'jazok Ukrainy [Transport and communication of Ukraine]. Kyjiv, p. 88.
14. «Ukrzaliznytsya» i vengerskaya Rail Cargo Hungaria dogovorilis' razvivat' kontreylernye perezozki [Ukrzaliznytsya and Hungarian Rail Cargo Hungaria agreed to develop piggyback transportation]. Available at: https://cfts.org.ua/news/2018/05/05/ukrzaliznytsya_i_vengerskaya_mav_dogovorilis_razvivat_kontreylernye_perevozki_47100 (accessed 29 July 2020).
15. FRU prodovzhuje robotu po zaprovadzhenju kontrejlernykh perevezenj mizh Ukrainoju ta JeS [The Federation of Employers of Ukraine continues to work on the introduction of piggyback transport between Ukraine and the EU]. Available at: <http://fru.ua/ua/media-center/news/fru/fru-prodovzhuje-robotu-po-zaprovdzhennju-kontrejlernikh-perevezen-mizh-ukrajinoju-ta-es> (accessed 15 August 2020).
16. Kharchuk O.H. (2017). Zaliznychni mizhnarodni transportni korydory Ukrainy ta rolj UDCTS «Lisky» v jikh rozvytku [Railway international transport corridors of Ukraine and the role of Centre «Lisky» in their development]. *Mizhnarodnyj naukovyj zhurnal «Internauka». Ekonomichni nauky*, no. 15(37), vol. 2, pp. 63-68. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj_2017_15%282%29__14 (accessed 30 August 2020).
17. HHLA investuje u stvorennja ukrajinskoji intermodalnoji kompaniji [HHLA is investing in the creation of a Ukrainian intermodal company]. Available at: <https://ameu.org.ua/news/4828-hhla-investue-u-stvorennja-ukrajinskoji-intermodalnoji-kompaniji> (accessed 25 August 2020).
18. Rail Cargo Hungaria призиває УЗ к підписанню нового договору о совместных грузоперевозках [Rail Cargo Hungaria calls on UZ to sign a new joint freight agreement]. Available at: https://cfts.org.ua/news/2019/01/31/rail_cargo_hungaria_prizyvaet_uz_k_podpisaniyu_novogo_dogovora_dlya_osuschestvleniya_sovmestnykh_gruzoperevozok_51460 (accessed 29 July 2020).
19. International Union for Road-Rail Combined Transport – UIRR. Available at: <http://www.uirr.com/en/our-association.html> (accessed 15 July 2020).
20. UIRR Report 2019–20. URL: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports.html> (accessed 16 July 2020).

КОНТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ В УКРАИНЕ

Аннотация. Проведен анализ европейского опыта создания и развития системы комбинированных перевозок «железная дорога – автомобиль». Проанализированы основные показатели деятельности компаний – членов Международного союза комбинированных автомобильных и железнодорожных перевозок (UIRR), что позволило обосновать перспективность развития системы мультимодальных комбинированных перевозок в Украине как транзитной страны на пути «Китай – ЕС». Проведен ретроспективный анализ попыток создания системы контрейлерных перевозок в Украине и выявлены факторы геополитического, экономического характера, способствующие развитию комбинированных (в первую очередь контрейлерных) перевозок «железная дорога – автомобиль» в составе мультимодальных перевозок, что обеспечит непрерывность цепи поставок товаров от производителя к потребителю и способствует усилению конкурентных позиций Украины на рынке логистических услуг Европы.

Ключевые слова: мультимодальные перевозки, контрейлерные перевозки, комбинированные перевозки «автомобиль – железная дорога», система «от двери-к-двери», инфраструктурные объекты, логистические услуги.

CONTRAILER TRANSPORTATION: EUROPEAN EXPERIENCE & PROBLEMS AND ASPECTS OF DEVELOPMENT IN UKRAINE

Summary. The fall in the Ukraine's transfer area of to the eastern direction forces to change the direction in the provision of transport services and redirect cargo flows in other directions using the potential of transport corridors. There is a very real chance to establish as a reliable provider of logistics services in the field of transit transportation in the conditions of radical geopolitical changes in Ukraine. This article considers the experience of piggyback transport in the European Union through the analysis of the members activities of International Union of Combined Road and Rail Transport. The countries of the European Union have more than 50 years' experience in combined transport. In spite of some problems with the modal approach to the legal framework for different transport modes, the rail – car system in Europe shows a positive trend in the growth of such traffic. Shipments under the system of «Removable bodies and containers» have the most dynamic development, it is explained by the developed system of terminals. A retrospective analysis the creation of a combined system of transportation (including piggyback) in Ukraine and interests of European partners in the area of transportation allows us to reasonably consider it as a participant in transit routes on the route «China – EU». Ukraine has the greatest experience in the segment of container transportation, which today has intensified in the direction Ukraine – Hungary – Romania, European countries are interested in the development of it, which do not have common borders with Ukraine (Germany, France, Italy), as well as the Chinese side wish to reliable transport flows with EU countries. The beginning of cooperation between PJSC «Ukrzaliznytsia», the Association of International Road Transport and the Federation of Employers of Ukraine. Positive changes in the creation and development of the piggyback transport system in Ukraine are the beginning of cooperation between PJSC «Ukrzaliznytsia», the Association of International Road Transport and the Federation of Employers of Ukraine. There are positive changes in the creation and development of the piggyback transportation system in Ukraine and the development at the state level (Ukraine ministry of Infrastructure) of legislation on the terminology unification and the establishment of standards and regulations for the implementation of multimodal transportation in terms of integration processes with the EU.

Key words: multimodal transportation, piggyback transportation, combined transportation «car-rail», door-to-door system, infrastructure facilities, logistics services.

Семенча І. Є.

доктор економічних наук,

*професор, професор кафедри фінансів, банківської справи та страхування
Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара*

Горбунова Ю. Р.

*студентка кафедри фінансів, банківської справи та страхування
Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара*

Semencha Iona

Doctor of Economic Sciences, Professor,

*Professor at the Department of Finance, Banking and Insurance
Oles Gonchar Dnipro National University*

Gorbunova Julia

*Student at the Department of Finance, Banking and Insurance
Oles Gonchar Dnipro National University*

ФІНАНСОВА СТІЙКІСТЬ ТА СТАБІЛЬНІСТЬ У БАНКІВСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ: РОЗМЕЖУВАННЯ ПОНЯТЬ ТА АНАЛІЗ ДЕФІНІЦІЙ

Анотація. У роботі пропонується авторський погляд на зміст понять «фінансова стійкість» та «фінансова стабільність» у діяльності банків та банківської системи. У процесі вивчення різноманітних поглядів автори доходять висновку, що стабільність є більш широким поняттям, ніж стійкість, але обидва визначаються з урахуванням фактору часу в потоці фінансово-економічних змін зовнішнього та внутрішнього середовища в країні. У роботі автори схиляються до думки, що фінансову стійкість треба визначати на основі врахування напрямів банківської діяльності та окремих різновидів банківських операцій, що даватиме змогу обґрунтувати наявних дефініцій щодо визначення фінансової стійкості банку на основі окремих характеристик його діяльності. Для банку або банківської системи загалом фінансова стійкість та фінансова стабільність є системоутворюючими показниками щодо інших видів стійкості та стабільності. Важливим також є те, що стійкість та стабільність банківської системи повинна розглядатися в контексті інституціональних одиниць з урахуванням особливості структурної організації самої системи.

Ключові слова: фінансова стійкість, фінансова стабільність, банк, банківська система, управління, економічний розвиток.

Вступ та постановка проблеми. Ключовою ланкою у функціонуванні економіки держави виступають банки, адже саме їм належить пріоритетна роль у мобілізації тимчасово вільних коштів суб'єктів господарювання, у спрямуванні необхідних обсягів грошових капіталів у найприбутковіші галузі економіки, що в кінцевому результаті приводить до підвищення матеріального добробуту населення країни.

Становлення і розвиток банківської системи України відбувається в умовах постійної зміни економічної кон'юнктури і непередбачуваності перспективи. Фінансово-економічні кризові явища в країні стали перешкодою для ефективного функціонування банківської системи, що гальмує розвиток підприємництва, сприяє занепаду виробництва, а згодом може призвести до економічного спаду в усіх сферах економіки.

Тому виникає нагальна потреба дослідження стабільності та стійкості банківського сектору, а також виділення рекомендацій щодо підвищення рівня стабільності банківської системи для забезпечення постійного економічного зростання.

Саме цим і визначається актуальність у дослідженні фінансової стійкості та стабільності банків та необхідність теоретичного узагальнення цих понять для вирішення проблемних аспектів з управління банківською системою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема забезпечення фінансової стійкості та стабільності банківської системи та окремих банків знайшла відображення в роботах таких українських учених-економістів, як

О.І. Барановський [1], О.В. Дзюблук, Р.В. Михайлюк [2], В.В. Коваленко [3], В.О. Зінченко [4], Є.В. Хлобистов [5] та інші.

Незважаючи на велику кількість робіт щодо розкриття сутності стійкості та стабільності функціонування банківської системи, на жаль, поза увагою залишається питання щодо узагальнення та зіставлення цих понять. При цьому відсутня єдність поглядів, спостерігається термінологічна плутанина в трактуванні понять «фінансова стійкість банку» та «фінансова стабільність банку». Відбувається їх підміна чи ототожнення, що загалом ускладнює їх вивчення та оцінку.

Все це робить дослідження теоретичних основ фінансової стійкості та стабільності банківської системи актуальним завданням і свідчить про складність зазначеної тематики.

Метою роботи є обґрунтування теоретичних засад понять «фінансова стійкість банку» та «фінансова стабільність банку», їх теоретичне узагальнення та зіставлення на основі аналізу вже наявних у вітчизняній та зарубіжній економічній літературі підходів до їх трактування.

Результати дослідження. Термін «стабільність» (лат. *stabilis*) запозичений із природничих наук, де він означає стійкий стан, здатність до тривалого існування, збереження в часі. На практиці точність його визначення досягається завдяки виділенню різних окремих видів стабільності. Ця категорія потребує ретельної градації, оскільки в економічній літературі є багато думок щодо її застосування. Стабільність асоціюється з порядком, незмінністю, рівновагою, стійким функціонуванням тощо.

Цей термін використовується для опису стану системи, її структури і окремих елементів або підсистем, процесів та відносин [6, с. 3].

Взагалі термін «стабільність» означає сталість, незмінність, тривале збереження стану протягом певного часу. Тому економічна стабільність – це сталий стан або стан рівноваги всіх елементів економічної системи протягом певного періоду в часі.

Часто термін «економічна стабільність» ототожнюють із терміном «економічна стійкість», проте, на нашу думку, таке ототожнення не є правильним. Термін «економічна стабільність» є ширшим, бо це стан, коли економічна система функціонує в стані рівноваги, зберігаючи незмінною свою структуру. Тоді як економічна стійкість – це здатність зберігати показники на певному рівні, незважаючи на постійний вплив зовнішнього та внутрішнього середовища [7, с. 5].

Тепер звернемо увагу на змістовність сутнісного розуміння стійкості та стабільності як з погляду окремого банку, так і з погляду банківської системи.

Як О.В. Дзюблук і Р.В. Михайлюк, так і В.В. Коваленко роблять наголос на розумінні окремих різновидів поняття «стійкість», де, зокрема, загалом визначається організаційно-функціональна стійкість та фінансова стійкість банку та такі різновиди організаційно-функціональної стійкості, як кадрова, ділова, операційна тощо [2, с. 35; 3, с. 9]. Звісно, що таке розуміння різновидів поняття «стійкість» з погляду банківської діяльності є цілком ґрунтовним. Проте варто враховувати спрямованість банківської діяльності, яка уособлюється насамперед завданням щодо перерозподілу фінансових потоків. Тому питання пріоритетності різновидів стійкості з погляду функціонування як окремого банку, так й банківської системи, на наш погляд, повинне розглядатися з погляду фінансової стійкості. Доречність такого врахування пов'язано також із тим, що окремі різновиди стійкості у сфері банківської діяльності можуть бути визначені через ланцюжкові зв'язки саме із поняттям «фінансова стійкість». Як приклад, можна вказати зв'язок між кадровою стійкістю банку та його фінансовою стійкістю, де сполучною ланкою такого зв'язку може бути фонд оплати працівників банку, який напряду залежить від фінансової стійкості банку. Як протилежний аргумент може бути названий вплив кадрової стійкості на фінансову стійкість банку. Хоча такий вплив є, однак при цьому не слід плутати наявність взаємних впливів між окремими різновидами стійкості у сфері банківської діяльності та визначення утворюючого різновиду стійкості в таких зв'язках.

Отже, на нашу думку, поняття «фінансова стійкість» є системоутворюючою складовою частиною визначення поняття «стійкість» у сфері банківської діяльності загалом. При цьому таке твердження є досить принциповим і щодо розкриття розуміння стійкості банківської системи. ґрунтовність такого зауваження визначається тим, що на перший план виходить поняття «організаційна стійкість банківської системи», бо саме системність організації сукупності банків дає змогу виконувати ключові завдання, що постають перед банківською системою. Однак, з іншого погляду, основним завданням функціонування банківської системи є досягнення та підтримка фінансової макроекономічної стабільності економічної системи країни. Тому знову приходимо до того, що фінансова стабільність є системоутворюючою складовою частиною визначення поняття «стійкість» і з погляду банківської системи. При цьому організаційна стійкість банківської системи може розглядатися як необхідна та достатня умова досягнення фінансової стійкості такої системи, враховуючи її основні завдання та принцип системності у її формуванні.

Проте, аналізуючи окремі дефініції поняття «фінансова стійкість банку», можна зробити висновок, що більшість дослідників визначають її з погляду окремого банку як певну характеристику його діяльності, яка може розкриватися у вигляді тих або інших показників, їх сукупності або прояву таких показників із погляду протидії ризикам та здатності виконувати свої функції.

Так, наприклад, Л.П. Беліх констатує, що рівень фінансової стійкості визначають прибутковість банку та його здатність виплачувати дивіденди за акціями [8].

В.В. Вітлінський та О.В. Пернарівський розглядають фінансову стійкість як відповідність (невідповідність) діяльності банку основним плановим (нормативним) узагальнюючим показникам [9, с. 62].

В.М. Кочетков підкреслює, що фінансова стійкість – це спроможність банку як системи до трансформування ресурсів банку (персоналу, фінансових ресурсів, активів, обладнання та інформаційних технологій) із максимальною ефективністю і мінімальним ризиком виконувати свої функції у ринковому середовищі попри вплив ендогенних та екзогенних факторів [10].

В.П. Пантелєєв та С.П. Халява доводять, що фінансова стійкість – це своєрідне перевищення доходів над витратами [11].

Отже, з викладеного вище можна зауважити, що розкриття фінансової стійкості варто також розглядати в розрізі напрямів банківської діяльності (кредитний ринок, валютний ринок, інвестиційна діяльність тощо) або окремих банківських операцій, що корелює із відповідним визначенням фінансової стійкості з погляду окремих показників банківської діяльності. Проте такий підхід відрізняється від простого ототожнення фінансової стійкості банку з певними показниками банківської діяльності та є значно ширшим. Більш того, саме підхід із визначення фінансової стійкості на основі врахування напрямів банківської діяльності та окремих різновидів банківських операцій дає змогу обґрунтувати множинність застосованих дефініцій щодо визначення фінансової стійкості банку на основі окремих характеристик його діяльності.

Розкриваючи змістовність фінансової стійкості банківської системи, більшість науковців наголошують на інтегральній характеристиці розкриття такого визначення:

– фінансова стійкість банківської системи – це певний інтегральний показник, що характеризує спроможність системи та її складових економічних підсистем функціонувати і розвиватися відповідно до загальноекономічного та соціально-політичного становища держави [2, с. 44];

– фінансова стійкість банківської системи – це комплексна характеристика [3, с. 8];

– фінансова стійкість банківської системи – це комплексний позитивний стан, який характеризується розвитком якісних параметрів її діяльності [12, с. 234].

Однак щось невідповідного та суперечливого у такому визначенні фінансової стійкості банківської системи немає. Насамперед це пов'язано з тим, що банківська система – це певна організаційна побудова (утрупування) за системним принципом сукупності різних банків. Тож у цьому контексті досить доречними є зауваження В. Живалова, який підкреслює, що фінансова стійкість банківської системи визначається стійкістю її окремих елементів [13, с. 107–111]. Важливість такого поділу та врахування впливу не лише стійкості, але й стабільності окремих банків на стійкість та стабільність банківської системи підкреслюється й іншими дослідниками.

Так, зокрема, Є.В. Хлобистов у свій час констатував, що один із проявів небезпеки щодо стабільності націо-

нальної банківської системи пов'язаний із «Промінвест-банком» [5]. Тому можна стверджувати, що між поняттями «фінансова стійкість банку» та «фінансова стабільність банку» і поняттями «фінансова стійкість банківської системи» та «фінансова стабільність банківської системи» є щільний взаємозв'язок. При цьому такий зв'язок зумовлюється як із погляду основних завдань функціонування банківської системи, так і з погляду врахування організаційної структури банківської системи, де її складовими елементами є різні банки.

Що стосується зіставлення понять «стійкість» та «стабільність» відносно здійснення банківської діяльності, то в цьому аспекті можна навести визначення В.В. Іванова щодо розуміння стійкості банку як стабільності його діяльності в світлі середньо- та довготермінової перспективи [14, с. 28]. Тобто різниця між стійкістю та стабільністю полягає в часі протидіяти внутрішнім і зовнішнім факторам впливу та в змозі протягом різної тривалості часу повертатися у час рівноваги. Або, інакше кажучи, на відміну від стійкості, яка передбачає здатність системи протистояти силі, стабільність може бути трактована як незмінність тривалого збереження певного стану чи рівня [2, с. 29].

Водночас варто також відзначити, що розуміння стабільності більш повно розкривається на підставі врахування розвитку банку або банківської системи. Так, наприклад, О.В. Дзюблюк та Р.В. Михайлюк у своєму дослідженні підкреслюють, що визначення стабільності банку передбачає спроможність банку з плином часу забезпечити зменшення можливих втрат, належну швидкість їх подолання, створюючи цим можливість для досягнення та підвищення рівня стійкості [2, с. 29–32]. Таке поєднання стабільності та розвитку визначається, на нашу думку, із розумінням одного із головних об'єктів ведення банківської діяльності, що уособлюється у рухомості різних фінансових потоків – вхідних та вихідних. При цьому такі фінансові потоки не припиняють свого існування поза межами банків, а перетворюються в інші фінансові потоки, проходячи замкнутий шлях трансформації – вхідні фінансові потоки – вихідні фінансові потоки – вхідні фінансові потоки – з погляду різних економічних агентів [15]. Тому поняття «стабільність» розглядається вже як більш вагоме та ширше щодо поняття «стійкість». Тобто за своїми рисами, з погляду врахування потокового підходу та фактору часу щодо функціонування банку (або банківської системи), розуміння стабільності є ширшим, ніж розуміння стійкості.

Водночас із об'єктивним поєднанням розуміння стабільності та розвитку та маючи на увазі можливість функціонування різних банківських систем (враховуючи наявні фактори та умови щодо утворення таких угруповань та подальшого їх існування), слід зауважити й об'єктивну можливість узагальнення окремих рівнів стабільності. Тобто у цьому сенсі мається на увазі, що рівень стабільності банківської системи (або рівень стабільного розвитку окремих банків) США є іншим, ніж рівень, наприклад, стабільності банківської системи в Україні (рівень стабільності окремих банків). Тому це дає змогу визначити як об'єктивну складність, так і множинність щодо визначення сутнісного розуміння фінансової стабільності з погляду окремих показників у сфері банківської діяльності.

Серед різних рівнів стабільності у сфері банківської діяльності можна виділити однакові її різновиди, де уособлюються:

– стабільний розвиток, який може, наприклад, характеризуватися з погляду постійного зростання деякого показника банківської діяльності за його траєкторією у межах певного періоду часу;

– нестабільний розвиток, який може, наприклад, характеризуватися з погляду постійного зменшення деякого показника банківської діяльності за його траєкторією у межах певного періоду часу.

Окрім цього, ми також можемо говорити й про зміну рівня стабільності в деякі проміжки часу.

Таким чином, з урахуванням відзначеного вище, стабільність може характеризувати надійність банку або банківської системи, що також дає змогу оперувати поняттям «фінансова безпека» у сфері банківської діяльності. Окрім цього, також необхідно підкреслити, що поняття «фінансова стабільність» щодо сфери банківської діяльності має таке ж значення і місце, як і поняття «фінансова стійкість».

Висновки. Отже, в результаті проведеного аналізу ми приходимо до низки аксіоматичних положень щодо зіставлення фінансової стійкості та стабільності банківської системи, а саме:

– по-перше, фінансова стійкість та стабільність як банку, так і банківської системи визначається з урахуванням фактору часу, де зазвичай врахування відповідних часових інтервалів для визначення стабільності є значно більшими, ніж для визначення стійкості;

– по-друге, розуміння фінансової стабільності, зокрема з погляду врахування потокового підходу та фактору часу щодо функціонування банку, є ширшим, ніж розуміння фінансової стійкості;

– по-третє, стійкість та стабільність банківської системи повинна розглядатися в контексті окремих її інституціональних одиниць. При цьому варто враховувати, що банківська система має певну структурну організацію, де зазвичай можна виокремити головний банк країни, системні банки та інші банки, які функціонують у країні. З урахуванням наявних реалій здійснення банківської діяльності в Україні до такої структури також варто додати банки з іноземним капіталом. Доречність такого додавання зумовлена тим, що, як показує практика у період істотних соціально-економічних змін у країні, банки з іноземним капіталом виявляються додатковим джерелом утворення ризиків у сфері банківської діяльності;

– по-четверте, для коректного зіставлення стійкості та стабільності варто розуміти, що ми розглядаємо не командно-адміністративну економіку, а ринкову економіку, хоча й переважно, як вказано у [7], з ознаки перехідного періоду.

Крім того, узагальнюючи результати проведеного дослідження, слід зазначити, що поняття «стійкість» та «стабільність» є близькими за змістом, але їх не можна ототожнювати. Вони є взаємопов'язаними та спорідненими. Стійкість банку треба розуміти як системну здатність комерційного банку, що зумовлена дотриманням збалансованості, взаємозв'язку і взаємоузгодженості фінансових та організаційних елементів. Стійкість відображає здатність банку у динамічних умовах ринкового середовища витримувати непередбачені втрати й забезпечує досягнення тактичних і стратегічних цілей. Стабільність – це стан, за якого система та всі її складники протистоять впливу економічних коливань та різного роду шоків (внутрішнього та зовнішнього походження), забезпечується коректне виконання функцій та зберігаються динамічні властивості. Важлива роль у забезпеченні стабільності банківської системи відводиться центральному банку.

У подальшому потрібно, на наш погляд, більш детально розглядати зміст цих понять та їхню взаємодію для забезпечення реагування банку або банківської системи на змінні умови середовища.

Список використаних джерел:

1. Барановський О.І. Стійкість банківської системи України. *Фінанси України*. 2007. № 9. С. 75–87.
2. Дзюблук О.В., Михайлюк Р.В. Фінансова стійкість банків як основа ефективного функціонування кредитної системи: монографія. Тернопіль : Терно-граф, 2009. 316 с.
3. Коваленко В.В. Стратегічне управління фінансовою стійкістю банківської системи: методологія і практика : монографія. Суми : ДВНЗ «УАБС НБУ», 2010. 228 с.
4. Зінченко В.О. Сутність і поняття стійкості банківської системи. *Вісник УАБС*. 2007. № 2. С. 83–86.
5. Хлобистов Є.В. Економічна безпека України у глобальних викликах сучасності. *Механізм регулювання економіки*. 2008. № 4. Т. 1. С. 157–162.
6. Лазня А.В. Зв'язок поняття «фінансова стабільність» із категоріями економічної науки. URL: www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/pprbsu/2012.../34_01_21.pdf (дата звернення: 04.09.2020).
7. Бельх Л.П. Устойчивость коммерческих банков. Как банкам избежать банкротства. Москва : Банки и биржи, 1996. 192 с.
8. Вітлінський В.В., Пернарівський О.В. Визначення рейтингу банку всередині вибірки. *Вісник Національного банку України*. 1999. № 2. С. 61–64.
9. Кочетков В.М. Організація управління фінансовою стійкістю банку ринкових умовах : монографія. Київ : Вид-во Європ. університету, 2003. 300 с.
10. Пантелєєв О., Халява С. Фінансова стійкість комерційного банку: проблеми регулювання. *Банківська справа*. 1996. № 1. С. 32–35.
11. Фетисов Г.Г. Устойчивость банковской системы и методология ее оценки. Москва : Экономика, 2003. 497 с.
12. Живалов В.Н. Финансовая система России: эффективность и устойчивость коммерческих банков. Москва : ОАО «Издательство «Экономика», 1999. 263 с.
13. Иванов В.В. Анализ надежности банка: Практическое пособие. Москва : Русская Деловая Литература, 1996. 320 с.
14. Kuzemin A., Lyashenko V., Bulavina E., and Torojev A. (2005). Analysis of movement of financial flows of economical agents as the basis for designing the system of economical security (general conception). *Third International Conference «Information Research, Applications, and Education»*. June 27-30. Varna, Bulgaria. Sofia : FOI-COMMERCE, 2005. Pp. 204–209.

References:

1. Baranovskyy O.I. (2007) Stykist' bankivs'koyi systemy Ukrayiny [Sustainability of the banking system of Ukraine]. *Finance of Ukraine*, no. 9, pp. 75–87.
2. Dzyublyuk O.V., Mykhaylyuk R.V. (2009) *Finansova stykist' bankiv yak osnova efektyvnoho funktsionuvannya kredytnoyi systemy* [The financial sustainability of banks as a basis for the effective functioning of the credit system]. Ternopil: Terno-graf. (in Ukrainian)
3. Kovalenko V.V. (2010) *Stratehichne upravlinnya finansovoyu stykisty bankivs'koyi systemy: metodolohiya i praktyka* [Strategic management of financial sustainability of the banking system]. Sumy: DVNZ «UABS NBU». (in Ukrainian)
4. Zinchenko V.O. (2007) Sutnist' i ponyattya stykosti bankivs'koyi systemy [The essence and concept of sustainability of the banking system]. *UABS Bulletin*, no. 2, pp. 83–86.
5. Khllobystov Ye.V. (2008) Ekonomichna bezpeka Ukrayiny u hlobal'nykh vyklykakh suchasnosti [Ukraine's economic security in today's global challenges]. *The mechanism of economic regulation*, no. 4, vol. 1, pp. 157–162.
6. Laznya A.V. Zv'yazok ponyattya «finansova stabil'nist'» iz katehoriyamy ekonomichnoyi nauky [Connection of the concept of «financial stability» with the categories of economic science]. Available at: www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/pprbsu/2012.../34_01_21.pdf (accessed 4 September 2020).
7. Belykh L.P. (1996) Ustoychivost' kommercheskikh bankov. Kak bankam izbezhat' bankrotstva [Stability of commercial banks. How banks avoid bankruptcy]. Moscow: Banks and stock exchanges. (in Russian)
8. Vitlins'kyy V.V., Pernarivs'kyy O.V. (1999) Vyznachennya reytynhu banku vsередyni vybirky [Determining the bank's rating within the sample]. *Bulletin of the National Bank of Ukraine*, no. 2, pp. 61–64.
9. Kochetkov V.M. (2003) *Orhanizatsiya upravlinnya finansovoyu stykisty banku rynkovykh umovakh* [Organization of financial stability management of the bank in market conditions]. Kyiv: Europe university Publishing. (in Ukrainian)
10. Pantelyeyev O., Khalyava S. (1996) Finansova stykist' komertsiynoho banku: problemy rehulyuvannya [Financial sustainability of a commercial bank: problems of regulation]. *Banking*, no. 1, pp. 32–35.
11. Fetisov G.G. (2003) *Ustoychivost' bankovskoy systemy i metodologiya ee otsenki* [Stability of the banking system and methodology for its evaluation]. Moscow: Economics. (in Russian)
12. Zhivalov V.N. (1999) *Finansovaya sistema Rossii: effektivnost' i ustoychivost' kommercheskikh bankov* [Russia's financial system: efficiency and stability of commercial banks]. Moscow: Ekonomika Publishing House. (in Russian)
13. Ivanov V.V. (1996) *Analiz nadezhnosti banka* [Bank reliability analysis]. Moscow: Russian Business Literature. (in Russian)
14. Kuzemin A., Lyashenko V., Bulavina E., and Torojev A. (2005) Analysis of movement of financial flows of economical agents as the basis for designing the system of economical security (general conception). *Third International Conference «Information Research, Applications, and Education»*. June 27-30. Varna, Bulgaria. Sofia: FOI-COMMERCE, 2005. Pp. 204–209.

ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ И СТАБИЛЬНОСТЬ В БАНКОВСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: РАЗГРАНИЧЕНИЕ ПОНЯТИЙ И АНАЛИЗ ДЕФИНИЦИЙ

Аннотация. В работе предлагается авторский взгляд на содержание понятий «финансовая устойчивость» и «финансовая стабильность» в деятельности банков и банковской системы. В ходе изучения различных точек зрения авторы приходят к выводу, что стабильность является более широким понятием, чем устойчивость, но оба определяются с учетом фактора времени в потоке финансово-экономических изменений внешней и внутренней среды в стране. В работе авторы склоняются к той точке зрения, что финансовую устойчивость следует определять на основе учета направлений банковской деятельности и отдельных разновидностей банковских операций, что позволит обосновать множественность существующих дефиниций по определению финансовой устойчивости банка на основе отдельных характеристик его деятельности. Для банка или банковской системы в целом финансовая устойчивость и финансовая стабильность являются системообразующими показателями по отношению к другим видам устойчивости и стабильности. Важным также является то, что устойчивость и стабильность банковской системы должна рассматриваться в контексте институциональных единиц с учетом особенностей структурной организации самой системы.

Ключевые слова: финансовая устойчивость, финансовая стабильность, банк, банковская система, управление, экономическое развитие.

FINANCIAL SUSTAINABILITY AND STABILITY IN BANKING: COMPARISON OF CONCEPTS AND ANALYSIS OF DEFINITIONS

Summary. The article analyzes various points of view of scientists on the essence, place of the concepts of «financial sustainability» and «financial stability» as important indicators that characterize the economic situation in the system of evaluation of activities in particular of banking institutions. The author's view on the content of the concepts of «financial sustainability» and «financial stability» in the context of banks and the banking system is offered. The study found that the concepts of «sustainability» and «stability» are similar in meaning, but they can not be equaled. They are interconnected and related. The sustainability of the bank should be understood as a systemic capacity of a commercial bank, which is due to the balance, interconnection and coherence of financial and organizational elements. Sustainability reflects the bank's ability to withstand unforeseen losses in a dynamic market environment and ensures the achievement of tactical and strategic goals. Stability is a state in which the system and all its components withstand the effects of economic fluctuations and various kinds of shocks (internal and external origin), and ensures the correct performance of functions and dynamic properties. In studying different points of view, the authors conclude that stability is a broader concept than sustainability, but both are determined by the time factor in the flow of financial and economic changes in the external and internal environment in the country. The authors tend to the view that financial stability should be determined by taking into account the areas of banking and certain types of banking operations, which will justify the multiplicity of existing definitions for determining the financial stability of the bank based on individual characteristics of its activities. For a bank or the banking system as a whole, financial sustainability and financial stability are system-forming indicators to other types of sustainability and stability. It is also important that the sustainability and stability of the banking system should be considered in the context of institutional units, taking into account the peculiarities of the structural organization of the system itself.

Key words: financial sustainability, financial stability, bank, banking system, management, economic development.

Sisoian Mariam

*Student at Department of World Economy and International Economic Relations
Odesa I. I. Mechnikov National University*

Rodiona Tetyana

*PhD in Economics, Senior Lecturer at Department of World Economy
and International Economic Relations
Odesa I. I. Mechnikov National University*

Сісоян М. М.

*студент кафедри світового господарства
і міжнародних економічних відносин*

Одеського національного університету імені І. І. Мечникова

Родіонова Т. А.

кандидат економічних наук,

*доцент кафедри світового господарства
і міжнародних економічних відносин*

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF DEVELOPMENT OF THE EXTERNAL SECTOR OF THE NORTHERN EUROPEAN ECONOMIES

Summary. The article analyzes the state of the external sector of the economies of Northern Europe. The subject of the study is the structure and dynamics of the external sector indicators. Countries such as the Kingdom of Sweden, the Kingdom of Norway and the Republic of Finland in the period from 2015 to 2019 were selected for the study. In order to provide a generalized description of the state of the external sector of the country, it was decided to divide the analysis into more detailed parts: it was started with the country's trade balance, then moved to the assessment of the real exchange rate and the real effective exchange rate, then it was necessary to turn to the current account and financial account balance assessment, after that to estimate the overall state of the balance of payments, which, consequently, would allow to study the net international investment position of the countries, and it was necessary to conclude the work by considering the country's external debt and indicators that characterize the stability of the overall external sector. General scientific methods are used in the article: scientific abstraction, comparative method, method of analysis and synthesis, systematization and generalization, method of calculation.

Key words: external sector, balance of payments, Northern Europe, international investment position, external debt, terms of trade.

Introduction and the problem statement. The topic of the study is relevant nowadays, because foreign economic activity is playing an increasingly important role in the economies of individual countries, which cannot leave behind it certain consequences, either positive or negative. Sweden's economy is very open to foreign trade, which accounts for 91% of its GDP (2019) [4]. In 2018, Sweden was the 22nd world economy in terms of GDP (current US dollars), 32nd in terms of exports, and 31st in terms of total imports. It is the 7th most complex economy according to the Economic Complexity Index (ECI), which characterizes the resilience of the national economy to changes in the international market, as it takes into account the diversification and uniqueness of exported goods [9]. Cars and petroleum products are among the most exported goods in Sweden (5.9% and 5.1% respectively), followed by medicine, auto parts and telecommunications devices [7]. Cars and petroleum products are also among Sweden's most imported goods (7% and 6% respectively). Germany is Sweden's main trading partner in terms of both imports (17.9%) and exports (10.6%). Norway is the second largest recipient of Swedish exports, followed by Finland, Denmark and the United States.

Norway's share of foreign trade is 72% of GDP, which is 20% less than in Sweden [4]. In 2018, Norway ranked 27th in the world in terms of GDP (current US dollars), 33rd in terms of total exports, 40th in terms of imports and it is the 34th most complex economy according to the Economic Complexity Index (ECI) [9]. Norway's main exports are oil, fresh fish

without fillets and crude aluminum. Norway's main imports are cars, refined oil, and special-purpose ships. The country's main trading partners are the United Kingdom, Germany, the Netherlands, Sweden and France, and it imports most from Sweden, Germany, China, the United States and Denmark.

The Finnish economy is less dependent on the external sector than Sweden, but Norway's share is higher, as Finland's foreign trade accounts for 80% of GDP. In 2018, Finland was the 41st largest economy in the world in terms of GDP (current US dollars), 42nd in terms of total exports, 44th in terms of imports and 10th most difficult economy according to the Economic Complexity Index (ECI) [9]. The main exported goods are refined oil, kaolin-coated paper, automobiles, sulfate chemical cellulose and large flat-rolled stainless steel. Finland's main imports are oil, cars, and refined oil. Finland exports mainly to Germany, Sweden, the United States, the Netherlands and China, and imports mainly from Germany, Russia, Sweden, the Netherlands and China.

Taking into account the above facts, the stability of the economies of the Nordic countries largely depends on the state of foreign economic relations, for this very reason, an individual country should take measures to prevent instability.

Analysis of recent research and publications. In modern literature different scientists deal with theoretical questions concerning external sector and its influence on economic growth. Some authors note that the components of foreign economic activity can be a resource of efficiency and growth, such as international trade (Md. H. Ahamad [1]), the inflow of

foreign direct investment (R. Narula and A. Pineli [6]), flexible exchange rates, depreciated exchange rates (M. Kogid, R. Asid, J. Lily and V. Mulok [5]) and, in some cases, external debt. The country's export orientation helps to improve the balance of payments, investment provides access to international markets, creates jobs, accumulates capital, supplies technology and management skills. Given the efficient use of external debt, it can also contribute to growth, namely through the direction of productive investment with a rate of return that is higher than the interest rate on debt. But, at the same time, all these components of the external sector may adversely affect the national economies. Not all exports can contribute to economic growth equally, potential benefits are not equal for investors from different countries of origin, FDI can lead to capital outflows through profits (Rodionova T.A. [8]), excessive devaluation of the exchange rate can jeopardize financial stability of banks and the borrower's ability to repay loans, excessive amounts and inefficient external debt management can be a burden on the economy. Thus, the impact of individual indicators can be both positive and negative, which is due to the characteristics of a country.

Part of the general problem unsolved earlier. Having examined the studies of various scientists regarding the influence of the external sector on the state and development of the economies of countries, it was found that there is quite a bit of research has been carried out for the Nordic countries in this area.

The purpose of the article. An analysis of the impact of the external sector on the economic stability of Northern Europe in the current conditions of development of the world economy.

Presentation of the main material. For Sweden and Norway in 2015-2019, there has been a positive balance of trade in goods and services, in contrast to Finland, where it has had a positive sign only in 2017 and 2019 [3]. According to the dynamics of this indicator for Sweden, it could be said that its value decreased since 2015, but in 2019, there has been an increase of 45%. Moreover, this was not due to a reduction in the value of exports, but, on the contrary, it grew and, along with exports, the value of imports of goods and services grew steadily. And the reason for the growth of the balance in 2019 is the same fact – imports began to decline.

In Norway, the dynamics of the balance is quite volatile – there are sharp declines and rises, which are largely the result of fluctuations in exports, while imports of goods and services tend to grow steadily. For 2019, the trade balance in Norway decreased 3.5 times due to a reduction in exports by 11%. Finland's balance, on the other hand, has been negative for almost all years. Exports of goods and services are characterized by growth year by year, as can be said for imports. But in 2019, the value of imports decreased by 2.5%, which led to a positive trade balance of the country – \$1.5 billion.

If one's try to compare the volumes of trade activities of all three countries, it can be noted that due to the trade balance, the largest flows of foreign currency go to Sweden – an average of \$19 billion per year, which is 1.3 times more than in Norway – \$15 billion, and in the case of Finland, the country loses an average of \$1 billion a year from trading activities.

Now it is necessary to explain the dynamics of the value of exports and imports of each country through the introduction of indicators such as volumes and price indices. Thus, in Sweden at the beginning of the period under review, the reason for the decline in the value of exports is precisely the reduction in volumes, rather than prices, which in 2016, by contrast, increased by 5.65% [2; 7]. But next year, prices remain at the same level, and volumes have increased, and thus the value. That is, we can already assume that export prices are very vol-

atile and do not greatly affect the volume of production and its value. For imports, it can be noted that prices increased only in 2016, which led to a reduction in the growth rate of imports of goods and services. But the following year, when prices remained the same, imports increased by 10.54%.

The change in export prices in Norway is almost not correlated with its volumes, which can be explained by the fact that this indicator did not take into account the prices of ships and oil – the main exports items. But changes in prices have a significant impact on the value of exported products. Regarding imports, it can already be stated that prices have an impact on the volume of imported products, except for 2018, and the cost is affected by both prices and production volumes (volumes have a greater impact). The value of Finnish exports is affected by both changes in prices and changes in the volume of goods and services, which is typical for imports operations.

It is also possible to analyze the indicator of terms of trade, which shows the ratio of export and import prices. For example, for Sweden, the indicator for 2015–2017 was negative, i.e. terms of trade deteriorated due to an increase in import prices relative to export prices. That is why the value of Swedish exports decreased at the beginning of the period. The negative growth rate of the indicator in the case of Norway is observed in 2015–2016, after which the terms of trade for the country are improving, in 2017 the growth rate of the ratio of export prices to imports was 6.87%, and in 2018, it was 8.91%. It was during these years that Norway's exports grew rapidly. A positive indicator for Finland is observed only in 2015 and 2018. In general, it can be noted that it is characterized by strong fluctuations in changes in the ratio of export and import prices.

The next thing to analyze is the ratio of commodity prices in Northern Europe and the United States using the real exchange rate (RER). The real exchange rate in Sweden between 2015 and 2019 has been growing except in 2017 [2; 4], where due to the appreciation of the national currency, the RER has decreased, despite higher inflation abroad than in Sweden.

The economic meaning of RER growth (at direct quotation) is the fact that, on the one hand, prices may rise abroad relative to prices in the home country, and on the other hand – the depreciation of the national currency, and these two phenomena, in turn, lead to create more competitive conditions in international trade for the home country. For Sweden, these conditions are observed (except for 2017), i.e. over the years, Swedish goods have been more competitive in the international market than American goods. But, in practice, this does not happen, i.e. a change in the real exchange rate does not greatly affect the country's trading activities.

In the case of Norway, the RER is also more than one, as in Sweden, which is proof that Norwegian goods are cheaper than goods in the United States. The growth of RER occurs in 2018–2019, which is the result of the devaluation of the national currency against the US dollar, despite the fact that inflation in Norway was higher in those years than in the United States. That is, theoretically, by 2017, Norway's exports should have decreased and imports should have increased. And in practice, this is the case partially. For the Finnish RER, a value less than one is already observed. In 2015–2016, the value of the indicator increases (growth is due to both the depreciation of the national currency and higher inflation abroad), next year it decreases, and in 2018 it increases again and until 2019 remains in the same position. For Finland, as well as for Sweden, in practice there is no strong influence on trading activities from the real exchange rate.

Analysis of the real exchange rate makes it possible to compare the prices of the goods of the base country with one country, and in order to understand the difference between the

terms of trade between partner countries, there is a need to refer to the real effective exchange rate (REER) [2]. Thus, in this case, an increase in the REER indicator means a loss of competitiveness of the base country in relation to its trading partners.

Thus, in Sweden during the entire period under analysis, there is a decrease in the index, i.e. goods traded by Sweden over the years were cheaper than the same goods in partner countries (Germany, Norway, Finland, Denmark, and the USA). That is, as with the real exchange rate, it turned out that Swedish goods are more competitive than in the United States, and Sweden win among the major partners countries. But, as noted earlier, the exchange rate does not have a strong impact on its foreign trade activities. For Norway, positions weakened in 2016 (8% growth) and 2018 (0.4% growth), so in those years Norwegian goods were more expensive than those in the UK, Germany, the Netherlands, Sweden, France, but in 2015, 2017 and 2019, the situation was completely different. The conclusions also coincide with the conclusions on the real exchange rate. In Finland in 2016 (decrease of the index by 2%) and 2018-2019 (decrease by 17.5%), there is a strengthening of positions in relation to Germany, Sweden, the United States, the Netherlands, China and Russia. The conclusions are also identical to those provided for the dynamics of the real exchange rate of Finland.

The next step will be to consider and compare the current account balance of the Nordic countries. In case of Sweden, it can be noted that the current account balance for 2015-2019 was positive [3], the maximum value of which falls on 2019 – \$22.33. Most of this value goes to the country's trade balance. The balance of primary incomes is also positive for all years and tends to grow rapidly – almost 8 times in 2019 compared to 2015. The main component of primary income is income from investment activities, namely from foreign direct investment. Both the balance of investment income and employee's compensation are positive, i.e. more income from residents is sent to Sweden than is exported by non-residents. But the balance of secondary income, in contrast to the primary – negative throughout the period, and the largest deficit falls on 2019 (\$-9.95 billion), but the negative balance is not due to personal transfers (their credit is more than debit), and due to other current transfers. In general, it could be concluded that Sweden is positioning itself on the international market as a net creditor.

In the current account balance of Norway, in contrast to Sweden, the main role is played not only by trade, but also by primary income for some years – 2016 and 2019 due to the strong volatility of the share of the trade balance. The balance of primary income in 2015–2017 decreased, and from 2018 begins to grow, but for all other years it is positive, primarily due to income from portfolio and other investments. And the component of employee compensation is already negative. As in the case of Sweden, the secondary income balance for the whole period is negative. Despite this, the current account in Norway is in surplus, but it is volatile precisely because of the “trade” share. However, Norway is also a net creditor in the international market, as it saves more than it invests.

Finland is very different from the previous two countries because its current account balance is in deficit. This is primarily due to the deficit in the country's trade balance (except for 2017 and 2019) and due to secondary income. Finland's primary income balance is positive in 2015–2018, where credit and debit investment income are almost at the same level, and the country is dominated by the wages of resident workers. The country's secondary account is also in deficit for all years, where the debit of government payments pre-

dominates. Consequently, Finland's current account balance is in deficit, which has decreased by 73% in recent years. That is, it can be argued that Finland, unlike Sweden and Norway, is characterized by deficits in both the trade balance and the current account.

Due to the fact that the capital account is a small part of the balance of payments of the analyzed, its consideration will be absent. More attention should be paid to the analysis of the financial accounts of the Nordic countries. In the case of Sweden it could be noted that the balance of foreign direct investment for all years except 2016 in a surplus, which indicates a predominant share of investment by Swedish residents abroad than non-residents in Sweden. The maximum figure falls on 2018 (\$11.68 billion), and in 2019 there is a sharp decline of 22 times, which was caused by the rapid growth of FDI liabilities in 2019. The balance of portfolio investments, as well as the balance of FDI, is very volatile, but in general it is positive except for 2015 and 2018. The maximum value is reached in 2019 – \$10.88 billion.

The dynamics of the balance of other investments does not differ from the previous two types of investments, as in 2016 there is a deficit of \$19.07 billion, and next year there is a surplus of \$14.58 billion. Sweden's financial account, not surprisingly, also fluctuates greatly. The country almost always invests more than it receives investment, but with the exception of 2016. The largest share falls on FDI, portfolio and other types of investments in some years due to the strong volatility of all three types.

Norway's FDI is much higher than Sweden's, but one common feature remains balance sheet volatility. In 2017 and 2019, there was a deficit of FDI, which, on the one hand, was the deficit of FDI assets (Norwegian residents sold more assets abroad than they bought), and on the other hand – the rapid growth of liabilities. Portfolio investment volumes also prevail over Swedish volumes, and in this case there is a surplus balance for all years. The balance of other investments already shows that more of this type of investment is directed to Norway than it directs abroad. The financial account of the country from 2015 to 2018 is positive, but already in 2019 there is a deficit of \$-1.13 billion.

Finland's FDI flows are slightly higher than those of Sweden, but lower than those of Norway. The surplus balance on FDI is observed only in 2016 and 2018. The balance on portfolio investments for all years is in deficit, the greatest value of which is achieved in 2018–2019, when there was a rapid growth (7 times) compared to previous years with a low level of the portfolio investment balance. The most significant component of Finland's financial account goes to other investments, the balance of which is mostly in surplus. In 2019, there was a maximum balance value of \$28.4 billion, which was caused by the growth of debt instruments of the Central Bank in assets and the growth of the deficit of liabilities of other investments (non-residents of Finland sold more assets than purchased). In contrast to neighboring countries, Finland's financial account for all years is in deficit, which averaged \$9.6 billion in 2015–2019.

Now it is necessary to describe the general state of the balance of payments of the Nordic countries. Sweden, as mentioned earlier, is a net lender on the current account balance, and it invests these accumulated funds abroad (financial account). As the current account balance is larger than the financial one, the country's balance of payments is in surplus, but with the exception of 2019 (\$-6.29 billion). The dynamics is as follows, in 2016 there was a maximum value of \$4.38 billion, but from next year the figure begins to decline. That is, until 2018, Sweden accumulated its reserves.

As for Norway, its current account is also in surplus – a net creditor and it also directs these flows abroad, but to a greater extent than Sweden, so Norway's balance of payments for some years will be marked “–” (in 2015, 2017 – 18 years). In 2019, the value was already more than zero, which was not due to an increase in the current account (on the contrary, there was a decrease), but the deficit value of the financial account. That is, the state of Norway's balance of payments is relatively uncertain, because it is characterized by volatility, so in some years the country's international reserves are accumulated, and in others – decreased, and the deficit is sometimes greater than the surplus.

As previously noted, the foreign economic situation in Finland differs from its neighbors, because the current account balance and financial account for all years are in short deficit. Thus, the country is a debtor on the international market, but its costs are offset by investment flows from abroad. And only due to the second component in some years, there is a surplus trade balance for Finland, namely in 2016 and 2019. In general, the balance of its balance of payments, both deficit and surplus, remains within \$1 billion.

It is now necessary to consider the international investment position [3], i.e. the balance of accumulated investments of the countries, and clearly understand whether the country is a net debtor or creditor. At the beginning of the period under review, Sweden received more investment than it invested abroad, but in the following years the deficit narrowed and turned into a surplus. That is, it is fair to say that there is a trend of constant growth of the balance, but this growth does not coincide with the dynamics of assets, because the latter, together with liabilities, are very volatile. In 2018, the growth was 5.6 times, and in 2.6 times 2019. The largest share of assets goes to portfolio investments – 41.3%, FDI – 31.4% and other investments – 20.6%, and reserves make up only 3.4% of assets (2019). The main share of liabilities also consists of portfolio investments – 48%, FDI accounts for 30%, and other – 18.8%.

For Norway, there are already much larger volumes of net international investment position – an average of \$820.8 billion. Over the years, there has been an increase in assets, except for 2018 (a decline of 9.6%), which was due to a decrease in portfolio investment. The following year, volumes recovered and even broke a new record of \$ 989.5 billion. The main component of Norway's IIP assets is portfolio investment – 72.6% and direct investment – 13.2%, and reserves account for 3.5%.

For Finland, the picture is quite different – the value of the international investment position lags far behind the Norwegian. If the financial account of Finland showed a deficit, but in the IIP, on the contrary, there is a surplus except for 2018 (\$-17.7 billion), and this year was characterized by rapid growth of assets, but the growth of liabilities prevailed. The main share of assets consists of portfolio investments – 42.8% and other investments – 28%, 1.3% of assets go to reserves – the lowest value among the three countries of Northern Europe. Liabilities also mainly consist of portfolio (51.7%) and other investments – 25.7%.

From here it could be turned to such an indicator as external debt [2]. The dynamics of Sweden's external debt in absolute terms is as follows: in 2016 there was a sharp decline – by 15.4%, and growth is observed only in 2018 – by 5.9% (to \$911.9 billion). In 2019, there was another decrease to \$858.1 billion. Sweden's external debt averaged 174% of GDP over 5 years. And the largest share of the debt goes to the long-term component, because the average short-term debt is 32% of the total. On the other hand, it can be noted that the main share of external debt is accumulated by banks (62%), and public administration accounts for 7% [7].

Norway's foreign debt lags far behind Sweden's in absolute terms (averages \$ 640 billion). The maximum value of debt is reached in 2017, after which there is a constant reduction. And in relative terms, Norway's external debt (on average 165% of GDP) is almost in the same place as Sweden, which can be said about the share of short-term debt – 36%. Banks account for a larger share of Norway's external debt – 61%, public administration – 11%, FDI – 11%.

Regarding Finland's external debt, it could be said that from 2014 to 2017, the rate decreased sharply (from 217% to 181.1% of GDP), but in 2018 the ratio of external debt to GDP increased by 35%, which was due to Finland's growing debt on portfolio investments, other investments and financial derivatives. And in 2019, this figure grew to 220% of GDP. Also, it can be noted that short-term external debt accounts for 74% of the country's GDP in 2019, with the maximum in 2014 (86%), and the dynamics is exactly the same as the total external debt. On average for 2014–2019, the share of short-term debt is 35% of the total.

If it observed the structure of external debt by entities [7], it could be determined that in the 3rd quarter of 2019, 59% accounted for banks, public administration – 17%, direct investment – 10%, the Central Bank – 2% , and other – 12% of the total external debt. Quite interesting dynamics is recognized if it observed the share of public and private external debt. Thus, until 2017, the share of the public component in Finland's GDP outweighs the share of the private. And in 2018, there were the opposite situation.

The last step in the analysis of the state of the external economic sector of Northern Europe will be a comparison of specific indicators. The first indicator is the ratio of the net international investment position to the country's GDP, the threshold value of which should be -35%. In all three countries, this requirement is met, especially in Norway, a very strong position. If the external debt to export ratio is observed, none of the countries meets the recommendations, i.e. the export volumes of the countries are too small to pay off the external debt, but in Sweden this indicator decreases from year to year. The following two indicators make it possible to estimate the size of reserves and determine whether they are able to cover the costs of imports and short-term external debt. Only in Norway the reserves cover the country's imports, but short-term debt cannot be covered by any of the economies. The ratio of the current account balance should not be less than -2.3%. This condition applies, first of all, to Finland, because the other two countries do not have a balance deficit at all, but it is also fulfilled in Finland. And the last indicator analyzes the degree of volatility of the real exchange rate compared to the last 3 years, which should not be higher or lower than 11%. Thus, in Finland and Norway, this figure is within the permitted limits, which cannot be said for Sweden (12.7% and 11.9% in 2018 and 2019, respectively).

Conclusions. Thus, the external sector plays important role for the economies of Northern Europe, and especially for Sweden, which together with Finland is the world leader in the level of complexity of exported goods, and Norway lags far behind them, as its exports are not highly diversified and unique. The goods of all three countries have a competitive advantage over their trading partners, and changes in the real exchange rate have a strong impact on Norway's trade. Sweden and Norway are net creditors in the international market through current account surpluses, balance of payments and international investment position. Although Finland has a current account and financial account deficit, in some years its IIP is also in surplus. Exports of goods and services are insufficient to cover their external debt, as are short-term debt reserves, but Norway's reserves can cover imports of its goods and services.

References:

1. Ahamad Md. H. (2018). Impact of International Trade on Economic Growth of Bangladesh. *ResearchGate*. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/329277476_Impact_of_International_Trade_on_Economic_Growth_in_Bangladesh (accessed 15 August 2020).
2. CEIC DATA. Accurate Macro and MicroEconomic You Can Trust (2020). Retrieved from: <https://www.ceicdata.com/en> (accessed 25 August 2020).
3. International Monetary Fund (2020). Balance of Payments. URL: <https://data.imf.org/?sk=7A51304B-6426-40C0-83DD-CA473CA1FD52> (accessed 23 August 2020).
4. International Monetary Fund (2020). World Economic Outlook Database. Retrieved from: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2020/01/weodata/index.aspx> (accessed 20 August 2020).
5. Kogid M., Asid R., Lily J. & Mulok D. (2012). The Effect of Exchsne Rates on economic Growth: Empirical Testing on Nominal Versus Real. *ResearchGate*. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/231233782_The_Effect_of_Exchange_Rates_on_Economic_Growth_Empirical_Testing_on_Nominal_Versus_Real (accessed 15 August 2020).
6. Narula R., Pineli A. (2018). Improving the Developmental Impact of Multinational Enterprises: Policy and Research Challenges. *Springer*. Retrieved from: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s40812-018-0104-2.pdf> (accessed 15 August 2020).
7. Nordea Trade Portal (2020). Retrieved from: <https://www.nordeatrade.com/en/explore-new-market/sweden/trade-profile> (accessed 22 August 2020).
8. Rodionova T.A. (2015) *Dokhidnist inozemnykh investytsii v krainakh z rynkom, shcho formuietsia: vplyv na zovnishni dysbalansy* [Foreign investment returns in emerging market countries: impact on external imbalances]. Odesa: Odessa I.I. Mechnikov National University. (in Ukrainian)
9. The Observatory of Economic Complexity (2020). Retrieved from: [https://oec.world/en/profile/country/swe#:~:text=In%202018%2C%20Sweden's%20exports%20per,Broadcasting%20Equipment%20\(%243.74B\)](https://oec.world/en/profile/country/swe#:~:text=In%202018%2C%20Sweden's%20exports%20per,Broadcasting%20Equipment%20(%243.74B)) (accessed 20 August 2020).

Список використаних джерел:

1. Md. H. Ahamad. Impact of International Trade on Economic Growth of Bangladesh. URL: https://www.researchgate.net/publication/329277476_Impact_of_International_Trade_on_Economic_Growth_in_Bangladesh (дата звернення: 15.08.2020).
2. CEIC DATA. Accurate Macro and MicroEconomic You Can Trust. URL: <https://www.ceicdata.com/en> (дата звернення: 25.08.2020).
3. International Monetary Fund (2020). Balance of Payments. URL: <https://data.imf.org/?sk=7A51304B-6426-40C0-83DD-CA473CA1FD52> (дата звернення: 23.08.2020).
4. International Monetary Fund (2020). World Economic Outlook Database. URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2020/01/weodata/index.aspx> (дата звернення: 20.08.2020).
5. Mori Kogid, Rozilee Asid, Jaratin Lily, Dullah Mulok. The Effect of Exchsne Rates on economic Growth: Empirical Testing on Nominal Versus Real. URL: https://www.researchgate.net/publication/231233782_The_Effect_of_Exchange_Rates_on_Economic_Growth_Empirical_Testing_on_Nominal_Versus_Real (дата звернення: 15.08.2020).
6. R. Narula, A. Pineli. Improving the Developmental Impact of Multinational Enterprises: Policy and Research Challenges. URL: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s40812-018-0104-2.pdf> (дата звернення: 15.08.2020).
7. Nordea Trade Portal. URL: <https://www.nordeatrade.com/en/explore-new-market/sweden/trade-profile> (дата звернення: 22.08.2020).
8. Родіонова Т.А. Дохідність іноземних інвестицій в країнах з ринком, що формується: вплив на зовнішні дисбаланси : монографія. Оdesa : «Одеський національний університет імені І.І. Мечникова», 2015. 173 с.
9. The Observatory of Economic Complexity. URL: [https://oec.world/en/profile/country/swe#:~:text=In%202018%2C%20Sweden's%20exports%20per,Broadcasting%20Equipment%20\(%243.74B\)](https://oec.world/en/profile/country/swe#:~:text=In%202018%2C%20Sweden's%20exports%20per,Broadcasting%20Equipment%20(%243.74B)) (дата звернення: 20.08.2020).

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОГО СЕКТОРУ
ЕКОНОМІК КРАЇН ПІВНІЧНОЇ ЄВРОПИ

Анотація. В статті аналізується стан зовнішнього сектору економік країн Північної Європи. Для дослідження були обрані такі країни, як Королівство Швеції, Королівство Норвегії та Республіка Фінляндія, у період з 2015 по 2019 роки. З метою надання узагальненої характеристики стану зовнішнього сектору тої чи іншої країни, було вирішено розділити аналіз на більш детальні частини: розпочати з торгового балансу країни, після цього перейти до оцінки реального валютного курсу та реального ефективного валютного курсу, потім – до рахунку поточних операцій і фінансового рахунку, далі була надана оцінка загальному стану платіжного балансу, що дало змогу дослідити міжнародну інвестиційну позицію країн, завершивши роботу розглядом зовнішнього боргу країн та індикаторів, що характеризують стабільність їхніх зовнішніх секторів. Тема дослідження є актуальною на сьогоднішній день, адже зовнішньоекономічна діяльність з кожним роком відіграє все більш значиму роль в економіках окремих країн, яка, в свою чергу, не може не залишити за собою певні наслідки – чи то позитивні, чи негативні. Передбачається, що погіршення торгового балансу країн призведе до зменшення темпів економічного зростання, і навпаки, посилення реального обмінного курсу може збільшити безробіття в країнах, також, можуть існувати зв'язки між прямими іноземними інвестиціями, відкритістю торгівлі та економічним зростанням країн. Однак, цей вплив буде сильнішим, коли країна буде більш відкритою для зовнішньоторговельної діяльності. Волатильність обмінних курсів має негативний вплив на економічне зростання. Ефект волатильності залежить від режимів обмінних курсів та фінансової відкритості, тобто мінливість є більш шкідливою, коли країни використовують гнучкі режими обмінних курсів та, якщо вони фінансово відкриті. З іншого боку, зовнішній борг, що часто сприймається як негативне явище, може позитивно впливати на економічне зростання країн, якщо він буде ефективно використаний. В роботі використовуються загальнонаукові методи: наукова абстракція, порівняльний метод, метод аналізу та синтезу, систематизація та узагальнення, метод розрахунку.

Ключові слова: зовнішній сектор, платіжний баланс, Північна Європа, міжнародна інвестиційна позиція, зовнішній борг, умови торгівлі.

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕГО СЕКТОРА ЭКОНОМИК СТРАН СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЫ

Аннотация. В статье анализируется состояние внешнего сектора экономик стран Северной Европы. Для исследования были выбраны такие страны, как Швеция, Норвегия и Финляндия, в период с 2015 по 2019 годы. С целью представления обобщенной характеристики состояния внешнего сектора той или иной страны, анализ был разделен на более детальные части: обзор торгового баланса страны, оценка реального валютного курса и реального эффективного валютного курса, счета текущих операций и финансового счета, определение общего состояния платежного баланса, что позволит исследовать международную инвестиционную позицию стран, завершив работу рассмотрением внешнего долга и индикаторов, характеризующих стабильность внешнего сектора. В работе используются общенаучные методы: научная абстракция, сравнительный, метод анализа и синтеза, систематизация и обобщение, метод расчета.

Ключевые слова: внешний сектор, платежный баланс, Северная Европа, международная инвестиционная позиция, внешний долг, условия торговли.

УДК 330.338

DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-32-15>

Солідор Н. А.

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри інноватики та управління
ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет»*

Solidor Natalia

*Candidate of Science (Engineering), Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Innovation and Management
SHEI «Pryazovskyi state technical university»*

ШЛЯХИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ «ЗЕЛЕНОЇ» ЕНЕРГЕТИКИ В УКРАЇНІ

Анотація. У роботі наведені результати діагностики ринку відновлюваної енергетики: сонячної та вітрової енергетики, малих гідроелектростанцій, біопалива і відходів. Визначальними перевагами ВДЕ в умовах нестабільної політичної та економічної ситуації, перманентної енергетичної кризи, загострення проблем забруднення довкілля є наявність їхньої невичерпної ресурсної бази та екологічна чистота. У статті наведені результати аналізу енергетичного балансу України та показники розвитку українського сектору біоенергетики. Визначено, що Україна володіє значним потенціалом відновлюваних джерел енергії для інноваційного розвитку національної «зеленої» енергетики. На основі зарубіжного досвіду визначено, що сучасна біоенергетика за останні роки перетворилася на одну з найпривабливіших галузей для інвестицій та успішно конкурує з традиційними способами отримання електро- і теплоенергії. У роботі визначені перспективи розвитку біоенергетичної індустрії в Україні та запропонований інноваційний проєкт будівництва модульної котельні на альтернативному паливі для комунального підприємства (м. Маріуполь), що відповідає стратегічним напрямкам розвитку енергетичної галузі України та сприятиме соціально-економічному розвитку Донецького регіону.

Ключові слова: біоенергетична галузь, зелена енергетика, інноваційний розвиток, індивідуальний тепловий пункт, енергоресурси, комунальний сектор.

Вступ та постановка проблеми. Україна є енергозалежною державою та перебуває у стані перманентної енергетичної кризи. У зв'язку з цим сьогодні особливої актуальності набувають проблеми енерго- і ресурсозбереження та зниження антропогенного впливу на довкілля, вирішення яких сприятиме інноваційному розвитку економіки нашої держави.

Для України послаблення енергетичної залежності має відбуватися через розвиток виробництва альтернативних видів палива, зокрема через розвиток вітчизняної біопаливної галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні аспекти й організаційні засади відновлювальної енергетики та «зеленого» бізнесу в контексті глобальних трансформаційних зрушень та екологічних викликів висвітлювали у своїх публікаціях Г. Гелетуха, Б. Степанченко, І. Андрійчук, І. Біла, А. Конеченков, С. Кудря, В. Калініченко, Г. Денисенко, І. Солочиш, Т. Галушкіна,

В. Бодяко, О. Дроздова, О. Прокопенко, С. Дубовський, В. Ключ, О. Попова, П. Кучерук, Ю. Морозов, Н. Гребенюк, О. Новосельцев, С. Кірхова, Е. Олійник, В. Резцов та ін. Проте нині спостерігаються вкрай незадовільні темпи розвитку українського ринку біопалива. У зв'язку з вищезазначеним визначення ролі біопалива у сучасній енергетиці України є актуальним завданням і потребує додаткового дослідження.

Метою статті є діагностика стану «зеленої» енергетики як фактору інноваційного розвитку національної економіки та розроблення рекомендацій щодо впровадження інноваційного проєкту з будівництва індивідуального теплового пункту на альтернативному паливі для вітчизняних підприємств комунального сектору.

Результати дослідження. Сьогодні в Україні першочергового значення набуває розвиток «зеленої» енергетики загалом та біоенергетики зокрема, що зумовлено декількома основними чинниками, а саме: дефіцитом

власних енергоносіїв (залежністю від імпорту традиційних енергоресурсів, підвищенням їхньої вартості на світовому ринку, проблемами їх зовнішнього постачання); вичерпанням власних енергоресурсів (за прогнозами експертів, запасів нафти та природного газу залишилось на 40–50 років); екологічними наслідками виробництва енергії на ТЕС, радіоактивним забрудненням територій внаслідок Чорнобильської катастрофи; міжнародними зобов'язаннями країни (частка ВДЕ у загальному енергоспоживанні України, яка прагне до вступу в ЄС, у 2020 р. повинна становити не менш ніж 11 %) [1, с. 69].

Крім цього, актуалізує необхідність розвитку відновлюваної енергетики в Україні й високий енергетичний потенціал основних видів ВДЕ. Так, за даними джерела [2] – наша країна має значний технічно-досяжний потенціал вироблення енергоносіїв з ВДЕ та альтернативних видів палива – 98,0 млн т у. п. на рік, з яких річний біоенергетичний потенціал оцінюється у 31 млн. т у.п. (електрична та теплова біоенергетика – 10,3 та 20,7 млн. т у.п. відповідно).

Нині в Україні активно розвиваються різні напрями «зеленої» енергетики, а саме: вітрова та сонячна енергетика, виробництво біопалива, виробництво паливних брикетів/пелет з відходів, виробництво електроенергії на малих ГЕС (встановленою потужністю до 10 МВт) та ін. На рис. 1 та в табл. 1 наведені дані щодо кількості енергії, отриманої з відновлюваних джерел за 2013–2018 рр. [3].



Рис. 1. Показники постачання енергії від відновлюваних джерел в Україні, 2013–2018 рр.

Джерело: складено за [3]

За даними джерела [2] з 2015 р. по III квартал 2019 р. потужність об'єктів відновлюваної електроенергетики (без урахування тимчасово окупованої території АР Крим), яким встановлено «зелений» тариф, збільшилася на 3968 МВт (з 967 МВт до 4935 МВт), з них введено в експлуатацію: у 2015 р. – 32 МВт; у 2016 р. – 136 МВт; у 2017 р. – 291 МВт; у 2018 р. – 848 МВт; за 9 місяців 2019 р. у 3 рази більше, ніж за весь 2018 р., – 2661 МВт. У будівництво 3968 МВт потужностей об'єктів відновлюваної електроенергетики інвестовано близько 3,4 млрд євро.

Станом на 01 жовтня 2019 р. в Україні працює 15 665 (875 промислових та 14 790 СЕС домогосподарств) об'єктів відновлюваної електроенергетики, яким встановлено «зелений» тариф, загальною потужністю 4935 МВт, з них: 611 СЕС загальною потужністю 3420 МВт; 55 ВЕС загальною потужністю 932 МВт; 14 790 СЕС приватних домогосподарств потужністю 345 МВт; 153 МГЕС загальною потужністю 112 МВт; 45 електростанцій на біогазі загальною потужністю 70 МВт; 11 електростанцій на біомасі загальною потужністю 56 МВт.

За 9 місяців 2019 р. було введено 7638 (298 промислових та 7340 СЕС домогосподарств) об'єктів відновлюваної електроенергетики загальною потужністю 2661 МВт, з них: 253 об'єкти сонячної енергетики загальною потужністю 2032 МВт; 25 об'єктів вітроенергетики загальною потужністю 399 МВт; 7340 СЕС домогосподарств загальною потужністю 188 МВт; 7 об'єктів малої гідроенергетики загальною потужністю 1,5 МВт; 9 електростанцій на біогазі загальною потужністю 24 МВт; 1 електростанція на біомасі загальною потужністю 16 МВт.

За 9 місяців 2019 р. об'єктами відновлюваної енергетики, яким видано «зелений» тариф, вироблено 4413 млн. кВт·год. електроенергії (рис. 2), з них: СЕС – 2412 млн кВт·год.; ВЕС – 1276 млн. кВт·год.; МГЕС – 192 млн. кВт·год.; електростанціями на біогазі – 166 млн. кВт·год.; електростанціями на біомасі – 116 млн. кВт·год.; сонячним станціями домогосподарств – 251 млн. кВт·год.

Станом на 01.10.2019 р. за даними НКРЕКП надбавку до «зеленого» тарифу за використання обладнання українського виробництва отримали 93 об'єкти відновлюваної електроенергетики загальною потужністю 868 МВт, з них: 65 СЕС загальною потужністю 802 МВт; 16 ВЕС загальною потужністю 57 МВт; 9 МГЕС загальною потужністю 2 МВт; 1 електростанція на біомасі потужністю 5 МВт; 2 електростанції на біогазі загальною потужністю 4 МВт [2].

Таблиця 1

Постачання первинної енергії з відновлюваних джерел за 2013–2018 рр.

	Один. вим.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016	2017	2018
Загальне постачання первинної енергії	тис. т н.е.	115940	105683	90090	94383	89462	93165
з нього							
Вітрова та сонячна енергія	тис. т н.е.	104	134	134	124	149	197
у % до підсумку	%	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %
Гідроенергетика	тис. т н.е.	1187	729	464	660	769	897
у % до підсумку	%	1,0 %	0,7 %	0,5 %	0,7 %	0,9 %	1,0 %
Біопаливо та відходи	тис. т н.е.	1875	1934	2102	2832	2989	3195
у % до підсумку	%	1,6 %	1,8 %	2,3 %	3,0 %	3,3 %	3,4 %

Джерело: складено на основі [3]

У цій роботі детально проаналізований розвиток біоенергетики в Україні, оскільки саме цей напрям «зеленої» енергетики відкриває широкі можливості для вітчизняної відновлюваної енергетики та сприяє активному розвитку «зеленої» економіки в нашій країні. За оцінками Біоенергетичної асоціації України (БАУ) [3] – біоенергетичний потенціал еквівалентний 25,4 млрд. м³ природного газу на рік, що в грошовому вимірі становить близько 6,858 млрд дол. США на рік.

Сьогодні в Україні більш ніж 430 підприємств є виробниками твердого біопалива [4, с. 14]: пелет (деревних, із соломи, соняшника тощо), брикетів із деревини та агрокультур, дров, тріски, тюкованої соломи та близько 800 підприємств отримують тверде біопаливо як відходи від головного виробництва.

У табл. 2 наведені дані щодо виробництва енергії з біопалива та відходів.

На рис. 3 та 4 наведені дані щодо споживання біопалива і відходів в Україні за напрямками використання та за галузями промисловості відповідно. Слід також відзначити, що кінцеве споживання рідкого біопалива автомобільним транспортом у 2018 р. становило 56 тис. тонн [5].

За результатами аналізу біоенергетичної галузі України, автором роботи запропонований інноваційний проект будівництва індивідуального теплового пункту (ІТП) на альтернативному паливі в м. Маріуполь встановленою потужністю 2,4 МВт, розроблені його концепція, техніко-економічне обґрунтування та бізнес-план.

Нині в м. Маріуполь ККП «Маріупольтепломережа» є практично абсолютним монополістом у сфері теплопостачання: забезпечує теплом 100% багатопверхового житлового фонду, 99% державних і комунальних підприємств та установ, 70–80% підприємств

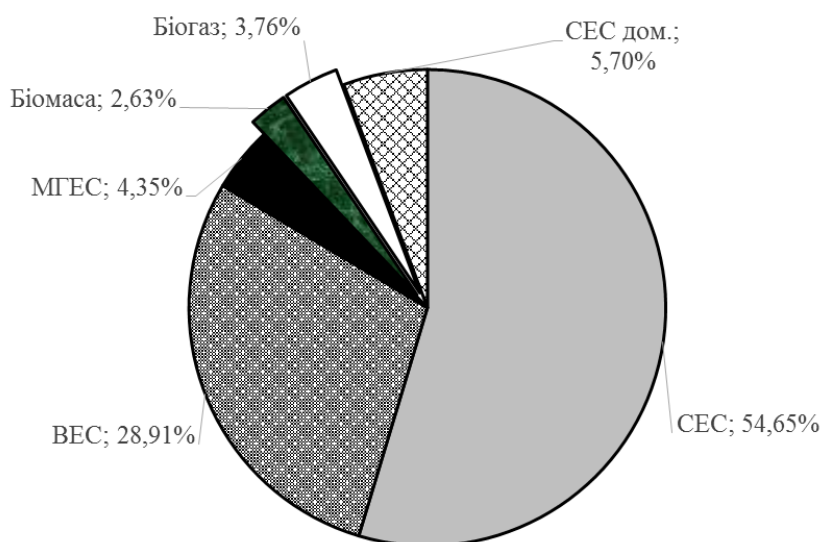


Рис. 2. Структура виробництва електроенергії об'єктами відновлюваної енергетики, яким видано «зелений» тариф, за 9 місяців 2019 р.

Джерело: складено за [2]

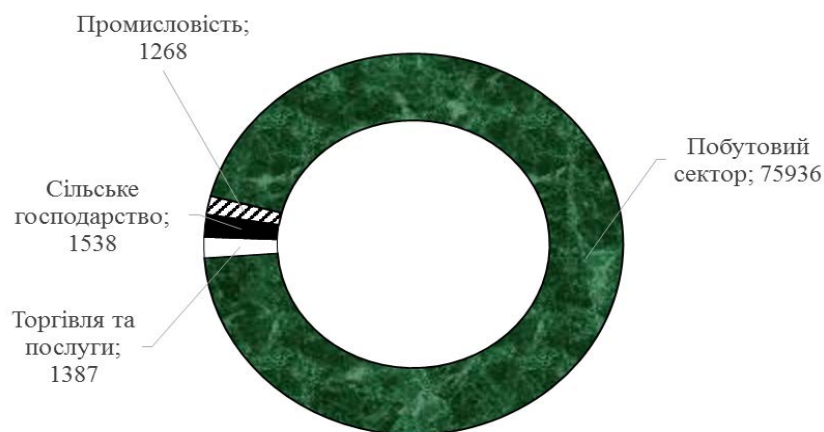


Рис. 3. Показники споживання твердого біопалива та відходів за напрямками використання в 2018 р., ТДж

Джерело: складено за [5]

Таблиця 2

Виробництво енергії з біопалива та відходів в Україні, 2018 р.

Постачання	Біопаливо і відходи			Е/е, ГВт-год.	Тепло, ТДж
	Тверде біопаливо, ТДж	Рідке біопаливо, тис. тонн	Біогази, ТДж		
Виробництво	153886	4	1995	159853	411366
Імпорт	61	56	-	32	-
Експорт	-22559	-4	-	-6099	-
Міжнародне бункерування	-	-	-	-	-
Зміна запасів	-1092	-	-	-	-
Внутрішнє постачання	130296	56	1995	153786	411366
Перетворення	50167	-	1995	-	5427
Електростанції	108	-	-	-	-
ТЕЦ	4540	-	1565	-	-
Теплоцентрали	31453	-	430	-	-
Виробництво брикетів	-	-	-	-	-
Інше перетворення	14066	-	-	-	5427

Джерело: складено за [5]



Рис. 4. Показники споживання твердого біопалива та відходів за галузями промисловості в 2018 р., ТДж

Джерело: складено за [5]

малого і середнього бізнесу. Виробничі потужності підприємства: 74 котельні встановленою потужністю 1153 Гкал/год. (1340 МВт).

Основним паливом для виробництва теплової енергії в ККП «Маріупольтепломережа» є природний газ: з 1340 МВт встановленою потужністю 1338 МВт (99,8 %) – газові котли.

Природний газ нині є практично найдорожчим паливом (табл. 3), з поставками якого у ККП «Маріупольтепломережа» є проблеми (через борги перед НАК «Нафтогаз»), особливо на початку опалювального сезону і в літній період.

Сьогодні опалюватися газом стає все дорожче, та й загалом держава хоче позбутися газової залежності. Зокрема, в Україні діє Постанова Кабінету Міністрів «Про стимулювання заміщення природного газу в сфері теплопостачання» № 293 від 9 липня 2014 р. У теплоенергетиці для цього – величезне поле діяльності. Нерідко опалення закладів бюджетної сфери перекладається на альтернативне паливо приватними компаніями.

Як видно з табл. 3, найбільш привабливими з економічного погляду є вугілля, пелети і дрова. Проте використання вугілля має кілька негативних факторів, таких як забруднення атмосферного повітря, необхідність утилізації великої кількості відходів (наприклад, на котельні потужністю 5 МВт за опалювальний сезон утворюється 300–400 тонн золи), велика частка ручної праці. Дрова в нашому регіоні через обмеженість обсягів не можуть розглядатися як паливо для великих котелень.

Пелети практично позбавлені цих недоліків: це один із найбільш екологічних видів палива: викиди CO і NO_x можна

порівняти з викидами газової котельні; зола, що утворюється, є цінним добривом; технологічний процес може бути практично повністю механізованим та автоматизованим.

Україна є одним із найкрупніших виробників пелет у Європі. Тільки в радіусі 200 км від м. Маріуполь діє 10 підприємств із виробництва пелет, причому в самому Маріуполі працює один із найкрупніших в Україні виробників пелет – ТОВ «Сателіт» з обсягом виробництва 150 тонн на добу.

Нині в Україні переведено з газу на тверде паливне опалення сотні установ соціальної сфери. Це лікарні для дітей і дорослих, протитуберкульозні диспансери, психоневрологічні інтернати, школи, дитячі садки в різних регіонах країни.

Варто відзначити, що м. Маріуполь нині є одним із небагатьох міст в Україні з часткою природного газу в опаленні понад 99 %. За останні 3–5 років у багатьох містах України введені в експлуатацію котельні на біопаливі від 100 кВт до 10 МВт. В Європі (особливо в країнах Прибалтики) рівень біопалива в комунальній енергетиці досягає 80%. У м. Маріуполь, за отриманими даними, працює всього три котельні на пелетах (дві по 50 кВт і одна – 200 кВт).

Тому заміна частини потужностей, що працюють на природному газі, на опалювальне обладнання, яке працює на пелетах, дасть змогу:

- зменшити тариф на опалення і гарячу воду для всіх категорій споживачів на 10–15%;
- зменшити витрати газу (котельня на пелетах потужністю 2,4 МВт заміщає 895 тис. м³ газу за опалювальний сезон);

Таблиця 3

Характеристика палива і вартість опалення для юридичних осіб станом на 01.01.2019 р.

Вид палива	Калорійність палива	Ціна палива	Кількість палива на 1 Гкал	Вартість 1 Гкал (паливний складник)
Дизпаливо	8600 ккал/л	27 грн./л	126 л	3402 грн.
Ел. енергія	-	2,83 грн./кВт-год.	1225 кВт-год.	3 467 грн.
Природний газ	8000 ккал/м ³	9–15 грн./м ³	136 м ³	1224–2040 грн.
Вугілля	6500 ккал/кг	6 500 грн./т	200 кг	1300 грн.
Паливні гранули	4200 ккал/кг	2 500 грн./т	300 кг	750 грн.
Дрова	2500 ккал/кг	750 грн./м ³	0,8 м ³	600 грн.

- зменшити викиди CO₂ на 447 т/рік;
- забезпечити споживачів гарячою водою протягом цілого року;
- створити 12–15 нових робочих місць, насамперед для ветеранів ООС, вразливих верств населення тощо;
- використовувати біопаливо місцевого виробництва.

Запропонований проєкт дуже цікавий з демонстраційного погляду, оскільки збігається з Енергетичною стратегією України на період до 2030 р. та є кроком до виконання зобов'язань України, пов'язаних із прийняттям Директиви ЄС 2009/28/ЄС [6] щодо частки споживання енергії з відновлювальних джерел, яка має становити у 2020 р. 11% у загальному енергоспоживанні.

Короткий опис проєкту. Поруч із котельнею ККП «Маріупольтепломережа» встановлюється твердопаливна котельня на паливних гранулах. Будівля котельні модульна, виготовлена з сендвіч-панелей. У котельні встановлено три пелетних котли потужністю 800 кВт кожен, що дасть змогу більш гнучко регулювати навантаження залежно від зовнішньої температури. Поруч із котельнею знаходиться склад пелет на 100 тонн.

ІТП підключається через теплообмінник до магістралі повернення теплоносія котельні тепломережі та слугує для підігріву цієї магістралі на 7–10°C. Тобто якщо в звичайному режимі котельня тепломережі працює в режимі 65–45°C, то після підключення твердопаливної котельні переходить в режим 65–55°C. Витрата газу при цьому скорочується на 40–50%.

При цьому потужність твердопаливної котельні повинна становити ≈ 40–45% від потужності котельні тепломережі. Тому найбільш оптимальною для м. Маріуполь є пелетна котельня потужністю 2,4 МВт.

Потреби в інвестиціях та терміни реалізації проєкту: проєктування (2 міс.) – 0,2 млн грн.; виготовлення, закупка обладнання та модульних споруд (3 міс.) – 5,95 млн грн.; будівельно-монтажні роботи (3 міс.) – 0,63 млн грн.; пусконаладжувальні роботи (0,5 міс.) – 0,17 млн грн.; доставка (0,5 міс.) – 0,2 млн грн. Разом – 7,15 млн грн.

Фінансування проєкту здійснюватиметься за рахунок власних коштів підприємства та коштів міжнародних донорів UNDP, USAID, NEFCO, SIDA в межах проєктів «Муниципальная энергетична реформа», «Угода мерів» та згідно з планами дій сталого енергетичного розвитку. Термін окупності проєкту – 6 років.

У разі успішної реалізації запропонованого проєкту ця схема може бути реалізована ще на 5–7 котельнь м. Маріуполь, а також у будь-яких містах Донецької області та України загалом.

Отже, будівництво індивідуального теплового пункту (ІТП) для будь-яких бюджетних організацій, підприємств комунального сектору дасть змогу підвищити якість теплопостачання, оскільки надає змогу споживати тепло відповідно до фактичних потреб. Крім того, рахунки за тепло будуть виставлятися на основі показників лічильників, що стане для керівництва підприємств додатковим мотиваційним стимулом пошуку шляхів щодо зменшення енергоспоживання.

Висновки. За результатами проведених досліджень встановлено, що Україна володіє потужним потенціалом ВДЕ для розвитку ефективної низьковуглецевої енергетики, що відкриває широкі можливості для розвитку національної інноваційної «зеленої» економіки.

Розроблені пропозиції щодо прискорення розвитку української «зеленої» енергетики шляхом реалізації інноваційного проєкту з будівництва індивідуального теплового пункту на альтернативному паливі в м. Маріуполь Донецької області. Розраховані техніко-економічні показники ефективності запропонованого проєкту свідчать про достатню економічну ефективність та доцільність подальшого впровадження.

Реалізація проєкту з будівництва ІТП лише для однієї бюджетної установи дасть змогу заощадити 0,895 млн. м³ природного газу на рік; отримати економію бюджетних коштів на оплату теплової енергії у розмірі 1,156 млн. грн./рік; зменшити викиди парникових газів на 447 т/рік та створити додаткові робочі місця.

Список використаних джерел:

1. Коломийченко М.В. Дорожня карта з розвитку ринку твердо біопалива України. Київ : ПРООН, 2016. 74 с.
2. Офіційний сайт Державного агентства з енергоефективності та енергозбереження України. URL: <https://saee.gov.ua/> (дата звернення: 10.02.2020).
3. Офіційний сайт Біоенергетичної асоціації України. URL: <http://www.uabio.org/> (дата звернення: 10.02.2020).
4. Марушевський Г., Хікман Д. «Зелений» бізнес для малих і середніх підприємств : посібник. Київ, 2017. 50 с.
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 12.02.2020).
6. Directive 2009/28/EC of the European Parliament and of the Council. 23 p. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/28/oj/> (дата звернення: 13.02.2020).

References:

1. Kolomyichenko M.V. (2016) *Dorozhnia karta z rozvytku rynku tverdoho biopalyva Ukrainy* [Roadmap for the development of solid biofuel market in Ukraine]. Kyiv: UNDP. (in Ukrainian)
2. Ofitsiyni sait Derzhavnoho ahentstva z enerhoefektyvnosti ta enerhozberezhennia Ukrainy [The official website of the State Agency for Energy Efficiency and Energy Saving of Ukraine]. Available at: <https://saee.gov.ua/> (accessed 10 February 2020).
3. Ofitsiyni sait Bioenerhetychnoi asotsiatsii Ukrainy [The official website of the Bioenergy Association of Ukraine]. Available at: <http://www.uabio.org/> (accessed 10 February 2020).
4. Marushevskiy H., Khikman D. (2017) *«Zeleniy» biznes dlia malykh i serednykh pidpriemstv: posibnyk* [«Green» business for small and medium enterprises]. Kyiv: PLEDDG. (in Ukrainian)
5. Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [The official website of the State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <http://ukrstat.gov.ua> (accessed 12 February 2020).
6. Directive 2009/28/EC of the European Parliament and of the Council. 23 p. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/28/oj/> (accessed 13 February 2020).

ПУТИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ «ЗЕЛеноЙ» ЭНЕРГЕТИКИ В УКРАИНЕ

Аннотация. В работе представлены результаты диагностики рынка возобновляемой энергетики: солнечной и ветровой энергетики, малых гидроэлектростанций, биотоплива и отходов. Определяющими преимуществами ВИЭ в условиях нестабильной политической и экономической ситуации, перманентного энергетического кризиса, обострения проблем загрязнения окружающей среды является наличие их неисчерпаемой ресурсной базы и экологическая чистота. В статье представлены результаты анализа энергетического баланса Украины и показатели развития украинского сектора биоэнергетики. Определено, что Украина обладает значительным потенциалом возобновляемых источников энергии для инновационного развития национальной «зеленой» энергетики. На основе зарубежного опыта определено, что современная биоэнергетика за последние годы превратилась в одну из самых привлекательных отраслей для инвестиций и успешно конкурирует с традиционными способами получения электро- и теплоэнергии. В работе определены перспективы развития биоэнергетической индустрии в Украине и предложен инновационный проект строительства модульной котельной на альтернативном топливе для коммунального предприятия (г. Мариуполь), что соответствует стратегическим направлениям развития энергетической отрасли Украины и будет способствовать социально-экономическому развитию Донецкого региона.

Ключевые слова: биоэнергетическая отрасль, зеленая энергетика, инновационное развитие, индивидуальный тепловой пункт, энергоресурсы, коммунальный сектор.

WAYS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF «GREEN» ENERGY IN UKRAINE

Summary. The paper presents the results of diagnostics of the renewable energy market: solar and wind energy, small hydroelectric power plants, biofuels and waste. The defining advantages of RES in the context of an unstable political and economic situation, a permanent energy crisis, and exacerbation of environmental pollution problems are their inexhaustible resource base and environmental friendliness. The article presents the results of the analysis of the energy balance of Ukraine and indicators of the development of the Ukrainian bioenergy sector. It has been determined that Ukraine has significant potential of renewable energy sources for the innovative development of national «green» energy. Based on foreign experience, it has been determined that modern bioenergy has become one of the most attractive sectors for investment in recent years and successfully competes with traditional methods of generating electricity and heat. The work identifies the prospects for the development of the bioenergy industry in Ukraine and proposes an innovative project for the construction of an individual heating unit (IHU) on an alternative fuel with an installed capacity of 2.4 MW for a public utility in Mariupol. This corresponds to the strategic directions of development of the energy sector of Ukraine and will contribute to the economic and social development of the Donetsk region. The construction of modular biofuel boiler houses for public utilities will reduce the tariff for heating and hot water for all categories of consumers, improve the quality of heat supply, since it allows to provide consumers with hot water all year round and makes it possible to consume heat in accordance with actual needs, allows to obtain significant budget savings funds by reducing the consumption of natural gas. In addition, the construction of the IHU allows creating new jobs, primarily for vulnerable segments of the population, veterans of the Joint Forces Operation (JFO) and others. The development of renewable energy through the implementation of bioenergy projects will contribute to the innovative development of the domestic energy industry through diversification and depoliticization of energy supplies and will reduce the negative impact on the environment.

Key words: bioenergy industry, green energy, innovative development, individual heating station, energy resources, communal sector.

Табачкова Н. А.

кандидат економічних наук,

*доцент, доцент кафедри економіки підприємства
Донецького національного технічного університету*

Лисенко С. М.

кандидат економічних наук,

*доцент, доцент кафедри економіки, обліку і оподаткування
Донецького національного технічного університету*

Tabachkova Natalia

*Candidate of Economic Sciences, Assistant Professor,
Assistant Professor at the Chair of Enterprise Economy
Donetsk National Technical University*

Lysenko Svitlana

*Candidate of Economic Sciences, Assistant Professor,
Assistant Professor at the Chair of Economy, Accounting and Taxation
Donetsk National Technical University*

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Анотація. У статті визначено основні проблеми, що виникають на шляху формування конкурентоспроможної національної економіки, та причини кризових явищ в економіці України. Охарактеризовано сучасне державне регулювання економічних процесів, проаналізовано негативні наслідки його неповноцінності в Україні. Визначено передумови виходу країни з кризи, особливу роль у цих процесах відведено ефективній промисловій політиці. Охарактеризовано стан інвестиційної діяльності, з'ясовані причини несприятливого інвестиційного клімату. Доведено доцільність інвестування в інновації з метою переходу до виробництва конкурентоспроможної на світових ринках продукції. Проаналізовано тенденції експортно-імпортової діяльності та визначено негативні чинники впливу. Приділено увагу необхідності використання протекціоністських заходів у сучасних економічних умовах. Надано пропозиції щодо підсилення ролі держави в заходах щодо зростання конкурентоспроможності національної економіки, що сприятиме подальшій інтеграції економіки України у світогосподарську систему як повноправного партнера.

Ключові слова: національна економіка, конкурентоспроможність, державне регулювання, криза, промислова політика, інновації, інвестиції, управління економікою, інтеграція.

Вступ та постановка проблеми. Будь-яка економіка в глобалізованому світогосподарському просторі не може бути ефективною, якщо вона не відповідає загальносвітовим вимогам та стандартам. Ринкові трансформації, сталий соціально-економічний розвиток, виробництво продукції, яка б успішно конкурувала на світових ринках, – сьогодні це найголовніші пріоритети для країн пост-соціалістичного табору, зокрема і для України. Важливою умовою інтеграції економіки України до світового господарства є формування ефективної національної стратегії соціально-економічного розвитку країни. Забезпечення ж її конкурентоспроможності стає можливим лише за умови ефективного використання всіх наявних ресурсів та вмілого поєднання ринкового саморегулювання із втручанням держави в економічні процеси у разі, коли виникає необхідність.

Актуальність теми дослідження спирається на необхідність окреслення кола проблем на шляху виходу країни із кризи та подальшого економічного зростання, а також визначення ролі і місця державного регулювання економічних процесів як ефективного інструменту задля підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню сучасних проблем соціально-економічного розвитку України присвячено праці Ю.С. Архангельського, В.Д. Базилевича, О.Г. Білоруса, В.М. Гейця, В.Г. Герасимчука, П.С. Єщенко, Д.Г. Лук'яненка, В.М. Тарасевича та інших.

О.І. Амоша та Л.В. Дейнеко приділяють значну увагу ролі промисловості та зазначають, що саме завдяки ефективній промисловій політиці можна досягти структурних зрушень в економіці, її якісної перебудови на користь високотехнологічних секторів, що загалом сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної економіки [1].

Б.Я. Остапюк вважає промисловість для України найважливішим системоутворюючим чинником національної економіки, який значною мірою визначає рівень розвитку її галузей [2]. Тут же йдеться про необхідність формування і реалізації комплексної програми інноваційного розвитку для виходу із кризи.

Д.М. Дідушко присвячує свою роботу аналізу особливостей інноваційно-інвестиційних процесів в економіці України та розробленню пропозицій щодо розв'язання відповідних стратегічних завдань [3]. Інновації автор визначає як рушійну силу економічного розвитку та зростання на світовому рівні. Також він зазначає, що в сучасних умовах проблеми інвестиційно-інноваційного розвитку українських підприємств набувають актуальності та потребують негайного вирішення.

У роботі Л.І. Цимбал надано оцінку розвитку інтелектуального потенціалу України та визначено напрями підвищення його рівня в умовах сучасних глобалізаційних викликів. Тут же зазначено, що «розширення можливостей використання інтелекту як основи якісного зростання економіки стає однією з ключових передумов успішності економіки» [4, с. 34].

Дослідженню проблем експортно-імпортової діяльності українських підприємств та визначенню шляхів щодо її вдосконалення присвячено роботу О.Є. Литвин та Е.В. Сергієнко [5].

Про місце і роль держави в управлінні економікою та необхідність поєднання ринкової саморегуляції та державного регулювання економічних процесів, зважаючи на стан, в якому на сучасному етапі перебуває економічна система України, йдеться в роботі М. Мироненко [6].

Мета статті – визначити основні проблеми у процесі формування конкурентоспроможної національної економіки України та надати пропозиції щодо підсилення ролі і місця державного регулювання в їх вирішенні.

Результати дослідження. У сучасних умовах глобалізації світогосподарських зв'язків для будь-якої країни важливим моментом є визнання її як повноцінного партнера міжнародних відносин. Україна не є виключенням, тому окреслення кола проблем, які заважають сьогодні входженню нашої країни до світового господарства, а також пошук шляхів щодо їх вирішення є першочерговим завданням економічної науки.

Перехід економіки України до ринкового механізму господарювання можна визначити як дуже складний і болісний. Перше майже десятиріччя після проголошення незалежності нашої країни характеризувалося значним спадом промислового виробництва, головною причиною якого був розрив добре налагоджених господарських зв'язків між підприємствами, які, починаючи з 1991 року, опинилися в різних країнах. У наступні майже два десятиріччя промисловий комплекс України втрачав свої позиції на досить тривалі терміни і з різних причин – через політичні баталії та, відповідно, недостатню увагу до економічних проблем, зокрема проблем промисловості, з боку керівництва держави. Починаючи з 2014 року виникають і щорічно підсилюються негативні тенденції у функціонуванні промислового комплексу країни через об'єктивні причини – війну з Росією.

І саме тут, розглядаючи можливості підвищення конкурентоспроможності національної економіки України, слід акцентувати увагу на важливості промисловості, її ролі і місці в економічному розвитку країни.

Важливий висновок щодо пріоритетного напрямку в економічному розвитку країни зробив академік, директор Інституту економіки промисловості НАН України О.І. Амоша: «За останні роки, коли стало зрозуміло, що основою національної економіки на сучасному етапі виступає не сфера послуг, а промислове виробництво, відновився інтерес до промисловості серед політиків та економістів. Промисловість традиційно забезпечує просторові ефекти – підприємства виступають «полюсами зростання» регіональних економік. Промислова політика здатна викликати структурні зрушення в економіці, її якісну перебудову на користь високотехнологічних секторів, що підвищує конкурентоспроможність національних підприємств на світових ринках, сприяє зростанню експорту і покращує макроекономічні показники країни» [7, с. 85].

Таким чином, зважаючи на складну соціально-економічну ситуацію в країні і вимушену термінову необхідність її покращення, слід вважати головною ланкою в системі державної економічної політики саме промислову політику.

В Україні ж обсяги промислового виробництва за період 2012–2019 рр. скоротилися на 22,9%. Слід очікувати збереження такої тенденції у найближчому майбутньому, якщо терміново не будуть вирішені питання відродження, модернізації та розвитку промисловості і не буде вжито заходів щодо розроблення та реалізації державної політики, спрямованої на підтримку вітчизняного виробника.

Затяжна економічна криза останніх років, втрата традиційних ринків збуту промислової продукції і, відповідно, намагання виходу на європейські ринки диктують необхідність розвитку та державної підтримки вітчизняного високотехнологічного промислового сектору. Саме тому одним із невідкладних пріоритетних завдань держави на сучасному етапі є розвиток конкурентоздатного промислового виробництва з високою доданою вартістю. Інвестиції в інновації сприяли би зміні наявного стану економіки на позитивну динаміку економічного розвитку. Слід відзначити, що найбільшого ефекту, враховуючи сучасний стан економіки нашої країни і вимоги світових ринків щодо цін та якості промислової продукції, можна досягти саме через поєднання змісту цих двох важливих економічних категорій – «інвестиції» та «інновації» – та через їхню взаємодію. Безперечним є той факт, що спрямування інвестицій в технологічну структуру економіки приводить до її поліпшення і в кінцевому результаті підвищує конкурентоздатність вітчизняної продукції на світових ринках.

Державна інвестиційно-інноваційна політика в нашій країні є досить непослідовною та неефективною. Її загальним негативним результатом є щорічне зменшення кількості підприємств, що впроваджують інновації, недостатній розвиток високотехнологічних галузей промисловості і, як наслідок, постійне зниження рівня конкурентоспроможності національної економіки, особливо порівняно з високорозвиненими країнами. Саме інновації в умовах переходу до ринкового механізму господарювання мають на меті підсилити конкурентну боротьбу, створювати нові потреби виробництва та населення, забезпечувати підвищення якості продукції та зниження її собівартості.

Інвестиції дають великі можливості для розвитку інноваційної сфери, зростання масштабів виробництва, підвищення конкурентоспроможності товарів та послуг на світових ринках. Чимало наявних соціально-економічних проблем допомогло б вирішити залучення іноземних інвестицій в економіку України. Але одразу слід звернути увагу на те, що зазначені процеси не повинні тягнути за собою низку умов щодо розпродажу національних економічних активів, вони покликані лише нарощувати фінансово-економічний потенціал держави. І тут головна роль належить ефективному правовому регулюванню інвестиційної діяльності.

Незважаючи на те, що з моменту проголошення незалежності в Україні було розроблено чимало заходів з покращення її інвестиційного клімату, рівень іноземного інвестування в економіку країни нині є наднизьким. Несприятливий інвестиційний клімат, що сформувався в Україні через об'єктивні та суб'єктивні причини, заважає здійсненню ефективної інвестиційної діяльності. У процесі залучення прямих іноземних інвестицій в українську економіку можна виділити декілька основних стримуючих факторів. Насамперед до них належать довготривалі військові дії на сході України, політична й економічна нестабільність, недосконалість законодавчої бази і тотальне невиконання законів, поширення корупції, недосконалість судова система, непередбачувані зміни валютного курсу тощо. Серед найважливіших проблем, що виникають у процесі залучення іноземних інвестицій, є проблема захисту прав власності.

Зважаючи на те, що українська економіка потребує сьогодні значних фінансових ресурсів для будівництва нових та модернізації наявних підприємств, виникає необхідність у розробленні та реалізації дієвої державної політики щодо залучення іноземних капіталів, яка би враховувала особливості та складність нинішньої ситуації. Заходи, спрямовані на покращення інвестиційного клімату в країні на основі комплексного підходу щодо вирі-

шення наявних проблем, дозволять досягти стабілізації економіки, виробляти конкурентоспроможну на світових ринках продукцію, забезпечувати населення роботою і достойною заробітною платою, наповнювати державний бюджет. Наша країна має всі можливості для того, щоби бути привабливою для інвестицій, намагатися не знаходитися осторонь від світових процесів, а бути досить інтегрованою у світове господарство як повноправний його член і використовувати це членство на благо подальшого економічного розвитку країни.

Україна завжди належала до країн із високим інтелектуальним та науковим потенціалом. Світові глобалізаційні виклики сьогодення визначають як необхідний абсолютно для всіх країн перехід до «економіки знань». Сучасні процеси господарювання вимагають використання нових підходів, методів та інструментів щодо зростання економіки, найголовнішим з яких є формування інтелектуального потенціалу. Держава ж має всіляко сприяти інноваційно-інвестиційному розвитку, виступаючи ініціатором і замовником досліджень за різноманітними науково-технічними напрямками.

«Модернізаційні зрушення світової економіки, її переведення на інноваційний шлях розвитку та водночас надання їй більшої соціальної спрямованості повинні стати найважливішими стратегічними пріоритетами соціально-економічного розвитку України. Успішність вирішення цих завдань безпосередньо залежить від формування інтелектуального потенціалу нової якості, що відповідає вимогам сьогодення» [4, с. 34–35].

Експортно-імпортна діяльність, здійснення якої є економічно вигідним для всіх без виключення країн, останнім часом характеризується в Україні негативними тенденціями. Основними факторами, що формують ці тенденції, є переважання імпорту над експортом і, як наслідок, майже щорічне від'ємне сальдо торгового балансу, та недосконала структура українського експорту. Саме вона є досить серйозною загрозою щодо розвитку експортно-імпортних відносин України з іншими країнами та їх групами й економічного майбутнього нашої країни загалом. Переважання в структурі українського експорту сировини та напівфабрикатів протягом досить тривалого періоду (в більшому чи меншому ступені ця тенденція зберігається у всі роки перехідного періоду в Україні) фактично робить нашу країну сировинним придатком розвинутих країн. Це є неприпустимим явищем і вимагає термінових заходів з боку держави щодо якнайшвидшої зміни ситуації, що склалася. Необхідно скористатися досвідом економічного розвитку інших країн, які протягом досить тривалого періоду посідали передові позиції в світовій економіці. Наприклад, Німеччина, Англія і Франція на початку становлення капіталістичного укладу в цих країнах вдавалися до таких дій. Вони, освоюючи нові ринки збуту своєї продукції, скуповували необхідні для виробництва ресурси в інших країнах, а потім уже у вигляді кінцевої продукції пропонували її для продажу тим же країнам. Україна ж, на відміну від вищевказаних країн, є щасливим володарем майже всіх необхідних для будь-якого виробництва ресурсів. За вмілого державного регулювання економіки у нашої країни є всі шанси для виходу на передові позиції в світі. Але для цього треба системно працювати у багатьох напрямках, кардинально змінити звичні підходи до управління економікою та інтенсивно працювати на результат.

Особливу увагу слід приділити питанням протекціонізму. Використання протекціоністських бар'єрів в державному регулюванні економіки країн світу на всіх етапах їхнього розвитку, зокрема початкових, завжди давало змогу досягти значного ефекту. Захищаючи економіки своїх країн, держави вдавалися до всілякої підтримки внутрішнього

виробництва, обмеження імпорту і стимулювання експорту. Розвиток власного виробництва, зокрема промислового, став основою економічного зростання в країнах, а протекціоністські заходи ефективно сприяли цим процесам.

У державному регулюванні економіки України протягом останніх десятиліть протекціонізм, на жаль, можна вважати лише теоретичним ідеалом. Імпорт майже щорічно перевищує експорт, у структурі якого превалюють сировина і напівфабрикати. Українським товарам часто дуже складно витримати конкуренцію на світових ринках, адже застаріле високвитратне виробництво призводить до високої ціни та низької якості продукції. Про підтримку вітчизняного виробника взагалі не йдеться, більше того, в багатьох заходах з боку держави щодо регулювання економічних процесів іноді вбачається замість доцільності і вирішення проблем суцільна шкода. Саме так було, коли після значного, без будь-яких причин здорожчання цукру, м'яса та гречки державні органи управління економікою не намагалися з'ясувати причини різкого підвищення цін і притягнути винних до відповідальності, а завозили значну кількість відповідної продукції із-за кордону, тим самим підтримуючи, звісно, не вітчизняного виробника. Така ж ситуація і з вугіллям, що імпортується в Україну, тоді як значна кількість нереалізованого українського вугілля залишається на складах. Державне ж регулювання як комплекс стимулюючих економічний розвиток заходів повинно здійснюватися державними органами задля підтримки оптимальних пропорцій у суспільному виробництві та для попередження кризових ситуацій в економіці. Кейнсіанська економічна теорія, взята на озброєння Україною в момент проголошення її незалежності, передбачає вміле поєднання ринкової саморегуляції із втручанням держави в економічні процеси, коли виникає необхідність.

Розвиток та стимулювання власного й особливо орієнтованого на експорт виробництва, всіляка державна підтримка і захист вітчизняного виробника, перехід до переважання частини кінцевої обробленої продукції з великою доданою вартістю в структурі українського експорту, більш сприятливий інвестиційний клімат в країні – це дуже важливий та конче необхідний початок ланцюга економічних трансформацій в Україні, який потягне за собою інші позитивні перетворення. Це робота та достойна заробітна плата нашим людям, наповнення державного бюджету і, відповідно, стабілізація у всіх сферах соціально-економічного життя. Зазначені заходи обов'язково подіють, у результаті чого іноземні інвестори без вагань спрямовуватимуть в нашу країну інвестиційні ресурси, зокрема в інновації, що надасть безліч можливостей підняти українське виробництво на новий, високотехнологічний рівень. І лише в цьому разі український споживач отримає товари та продукти високої якості та за доступними цінами, а світові ринки – конкурентоспроможну продукцію, адже виробництво стане значно менш витратним. Синергетичний ефект від усіх заходів, спрямованих на підтримку соціально-економічної стабільності в країні, дозволить їй стати повноправним суб'єктом міжнародних економічних відносин в умовах глобалізації.

Висновки. Важливою умовою інтеграції економіки України до світового господарства є формування конкурентоспроможної національної економіки. Це, з одного боку, забезпечить стабільність соціально-економічного розвитку країни, а з іншого – дасть змогу Україні почувати себе повноцінним партнером міжнародних відносин у сучасних умовах глобалізації. Кейнсіанська економічна теорія, вибрана Україною як дороговказ на шляху економічних трансформацій, передбачає вміле поєднання рин-

кового саморегулювання із втручанням держави в економічні процеси, коли виникає необхідність.

Виходячи з досвіду управління економікою інших країн і зважаючи на сучасний стан соціально-економічного розвитку України, слід зазначити, що конче необхідними сьогодні вважаються активна участь держави як суб'єкта ринкових відносин та підсилення її ролі як ефективного регулюючого органу.

Особливу увагу в процесах становлення ринкової економіки в Україні та виходу із затяжної кризи слід приділити ролі промисловості та ефективній промисловій політиці, завдяки чому можна досягти структурних зрушень в економіці, її якісної перебудови на користь високотехнологічних секторів.

Найбільшого ефекту можна досягти через поєднання та взаємодію інвестицій та інновацій, адже спрямування інвестицій в технологічну структуру економіки приведе до

її поліпшення і в кінцевому результаті підвищить конкурентоздатність вітчизняної продукції на світових ринках.

Термінових заходів з боку держави потребує ситуація, яка спостерігається в Україні протягом досить тривалого періоду. Переважання в структурі українського експорту сировини та напівфабрикатів фактично робить нашу країну сировинним додатком розвинутих країн. Україна ж, на відміну від інших країн, володіє майже всіма необхідними для будь-якого виробництва ресурсами і за вмілого державного регулювання має всі шанси для економічного зростання та виходу на передові позиції у світі.

Таким чином, управління економікою з боку держави та регулювання економічних процесів у разі виникнення необхідності в умовах переходу до ринкового механізму господарювання є важливою підставою формування конкурентоспроможної національної економіки.

Список використаних джерел:

1. Розвиток промисловості для забезпечення зростання та оновлення української економіки : науково-аналітична доповідь / за ред. Л.В. Дейнеко. Київ : ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2018. 158 с.
2. Особливості розвитку промисловості України в сучасних умовах / Б.Я. Остапчук та ін. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. Харків. 2018. № 62. С. 45–52.
3. Дідушко Д.М. Інноваційно-інвестиційний процес в Україні : бар'єри та інструменти їх подолання. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. праць. Київ. 2019. № 6(217). С. 72–81.
4. Цимбал Л.І. Інтелектуальний потенціал розвитку економіки у глобальному середовищі : український контекст. *Економіка України*. Київ. 2019. № 1. С. 34–46.
5. Литвин О.Є., Сергієнко Е.В. Перспективи розвитку та проблеми експортно-імпоротної діяльності українських підприємств. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. праць. Київ, 2019. № 10(221). С. 18–25.
6. Мироненко М. Необхідність державного регулювання економічного розвитку у сучасних умовах. *Ефективність державного управління* : зб. наук. праць. Львів. 2012. Вип. 32. С. 433–440.
7. Амоша О.І. Промислові реформи як шлях до оновлення української економіки. *Економіка України*. Київ, 2019. № 3. С. 85–87.

References:

1. Deineko L.V. (2018) Rozvytok promyslovosti dlia zabezpechennia zrostantia ta onovlennia ukrainskoi ekonomiky: naukovo-analitychna dopovid [Development of industry to ensure the growth and renewal of the Ukrainian economy: a scientific and analytical report]. Kyiv: DU «Instytut ekonomiky ta prohnozuvannia NAN Ukrainy», 158 p.
2. Ostapchuk B.Y. (2018) Osoblyvosti rozvytku promyslovosti Ukrainy v suchasnykh umovakh [Features of industrial development of Ukraine in modern conditions]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. Kharkiv, no. 62, pp. 45–52.
3. Didushko D.M. (2019) Innovatsiyno-investytsiynnyy proces v Ukraini: baryery ta instrumenty yikh podolannia [Innovation and investment process in Ukraine: barriers and tools to overcome them]. *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini*: zb. nauk. prats. Kyiv, no. 6(217), pp. 78–81.
4. Tsybal L.I. (2019) Intel'ektualnyy potencial rozvytku ekonomiky u globalnomu seredovyshhi: ukrayinskyy kontekst [Intellectual potential of economic development in the global environment: Ukrainian context]. *Ekonomika Ukrainy*. Kyiv, no. 1, pp. 34–46.
5. Lytvyn O.Y., Serghiyenko E.V. (2019) Perspektyvy rozvytku ta problemy eksportno-importnoi diyalnosti ukrayinskykh pidpryyemstv [Prospects for development and problems of export-import activity of Ukrainian enterprises]. *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini*: zb. nauk. prats. Kyiv, no. 10(221), pp. 18–25.
6. Myronenko M. (2012) Neobkhidnist derzhavnogho rehuliuвання ekonomichnogho rozvytku u suchasnykh umovakh [The need for state regulation of economic development in modern conditions]. *Efektivnist derzhavnogho upravlinnya*: zb. nauk. prats. Lviv, vol. 32, pp. 433–440.
7. Amosha O.I. (2019) Promyslovi reformy yak shlyakh do onovlennia ukrayinskoyi ekonomiky [Industrial reforms as a way to renew the Ukrainian economy]. *Ekonomika Ukrainy*. Kyiv, no. 3, pp. 85–87.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Аннотация. В статье определены основные проблемы, возникающие на пути формирования конкурентоспособной национальной экономики, и причины кризисных явлений в экономике Украины. Охарактеризовано современное государственное регулирование экономических процессов, проанализированы негативные последствия его неполноценности в Украине. Определены предпосылки выхода страны из кризиса, особая роль в этих процессах отведена эффективной промышленной политике. Охарактеризовано состояние инвестиционной деятельности, выяснены причины непривлекательного инвестиционного климата в Украине. Доказана целесообразность инвестирования в инновации с целью перехода к производству конкурентоспособной на мировых рынках продукции. Проанализированы тенденции экспортно-импортной деятельности и определены негативные факторы влияния. Уделено внимание необходимости использования протекционистских мер в современных экономических условиях. Представлены предложения по усилению роли государства в мерах по увеличению конкурентоспособности национальной экономики, что способствует дальнейшей интеграции экономики Украины в мировую хозяйственную систему в качестве полноправного партнера.

Ключевые слова: национальная экономика, конкурентоспособность, государственное регулирование, кризис, промышленная политика, инновации, инвестиции, управление экономикой, интеграция.

STATE REGULATION AS A WAY OF FORMING A COMPETITIVE NATIONAL ECONOMY

Summary. Market transformations of the economic system in Ukraine, which began with the proclamation of its independence in 1991, determine the main directions of its improvement today. These are sustainable socio-economic development, production of products that would successfully compete in world markets, foreign investment in a favorable investment climate, industrial development as a locomotive of the economy and on this basis to improve living standards. An important condition for the integration of Ukraine's economy into the world economy is the formation of an effective economic policy on this basis to ensure the competitiveness of Ukrainian goods on world markets. It becomes possible only if the country's production moves to a new high-tech level. The relevance of the research topic is based on the need to determine the role and place of state regulation in the processes of increasing the competitiveness of the national economy. The article identifies the main problems arisen in the formation of a competitive national economy, and the causes of crises in the economy of Ukraine. The role and place of state regulation of economic processes in the conditions of market transformations are determined. The modern state regulation of economic processes is characterized, the negative consequences of its inferiority in Ukraine are analyzed. The preconditions for the country's exit from the crisis have been identified, and an effective industrial policy has been given a special role in these processes. The importance of innovation and investment activities is emphasized and the main problems of its development in Ukraine are identified. Export-import activity is described, her defects are certain and the necessity of her adjusting is reasonable from the side of the state with the aim of improvement of situation on the basis of taking advantage of the Ukrainian economy. Emphasis is placed on the need to use protectionist barriers as a measure of public administration to achieve a certain economic effect. The importance of qualified economy management by the state and regulation of economic processes in case of need in the transition to a market mechanism of management in order to form a competitive national economy is proved. Proposals were made to strengthen the role of the state in measures to increase the competitiveness of the national economy, which will allow further integration of Ukraine's economy into the world economic system as a full partner.

Key words: national economy, competitiveness, state regulation, crisis, industrial policy, innovations, investments, economic management, integration.

УДК 330.101

DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-32-17>

Шедяков В. Е.

*доктор социологических наук, кандидат экономических наук,
независимый исследователь (г. Киев, Украина)*

Shedyakov Vladimir

*DSc (Sociology), PhD (Econ.)
Free-lance (Kyiv, Ukraine)*

ПОТЕНЦИАЛ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД

Аннотация. Осуществление коренного обновления экономики и общества без разрушения собственных производительных сил требует выверенного государственного курса. И развитие своих созидательных сил, и улучшение позиций в конкурентной борьбе с другими культурно-цивилизационными мирами ориентируют на сильное государство. Период форсированных изменений в глобальном масштабе предполагает уточнение роли государственного регулирования для оптимизации политико-экономических процессов, роста использования преимуществ, локализации угроз и компенсации недостатков. Однако культурно-цивилизационные миры движутся при этом собственными дорогами и по-разному не только осознают стоящие задачи, но и имеют исторически обусловленное дерево целей. Методология исследования и изложения материала интегрирует применение сравнительно-исторического и абстрактно-логического подходов.

Ключевые слова: социальное государство, социетальное управление, общественная парадигма, политико-экономические интересы, государственный курс.

«История... требует... анализа и оценки не только состоявшегося варианта, но и других реально намечавшихся, хотя и не осуществившихся, вариантов. Иначе он оказался бы вынужденным автоматически одобрять всё, что совершилось, лишь потому, что оно совершилось».
(В. П. Данилов)

Вступление и постановка проблемы. Нарастание протестных движений в мире сплетает воедино разноаспектные потоки. Одновременно на передний план собственно хозяйственных требований выступают социально-экономические, а также политико-экономические требования. Причём сетевой характер их консолидации усложняет работу с ними. Т. о. время очередного водораз-

дела при определённом сочетании объективных и субъективных факторов может для кого-то обернуться и «годом великого перелома». Роль государственного политико-экономического курса становится важным элементом не только текущего, но и стратегического баланса внутренних и внешних целей.

Анализ последних исследований и публикаций. Теоретико-методологическими основаниями материала стали исследования по оптимизации диапазона государственного вмешательства в общественную (в частности, хозяйственную) жизнь А. Аганбегяном, Р. Акоффом, А. Гастевым, В. Геецем, В. Глушковым, В. Голиковым, Р. Гринбергом, Дж.К. Гэлбрейтом, Р. Дарендорфом, П. Друкером, Б. Кваснюком, И. Луки-

новым, Ю. Осиповым, А. Холоповым и анализ особенностей переходных периодов, их свойств, сущности и форм (в первую очередь, у А. Ахиезера, Г. Гиргинова, М. Джунусова, В. Келле, А. Левина, М. Малахова, С. Мурашова, М. Мчедлова, В. Панибратова, И. Пантина, А. Пашкова, Ю. Плетникова, Е. Плимака, Л. Сергеевой, Ж. Эллюля).

Основная цель исследования – характеристика возможностей государственного регулирования в экономической сфере в контексте исторического ответа на вызов новой общественной парадигмы.

Результаты исследования. Коридор свободы действий субъективного фактора экономики – величина переменная. И в переходный период между общественными парадигмами он расширяется. Но и степень неопределённости может быть существенно изменена, и точность решений повышена. Период форсированных изменений межпарадигмального перехода в глобальном масштабе требует увеличения роли государственного регулирования для оптимизации политико-экономических процессов, роста использования преимуществ, локализации угроз и компенсации недостатков. Другими словами, и развитие своих созидательных сил, и улучшение позиций в конкурентной борьбе с другими культурно-цивилизационными мирами ориентируют на сильное государство. Без этого условия эффективное использование переходного периода вырождается в безвекторность трансформаций, превращение общества в «охотничьи угодья» для разнообразных международных авантюристов [1–5].

Высвобождение человека от рутинно-механических функций для его концентрации на важных уникальных задачах предполагает развитие и реализацию наиболее ценных для общества творческих задатков, что требует не просто активной роли государственного регулирования, а именно характеристик государства, сейчас обозначаемого, как «социального» [6–9]. К тому же, как для новой общественной парадигмы, так и для периода форсированных трансформаций перехода к ней требуется расширенная социальная защищённость отнюдь не только наиболее уязвимых в рыночных условиях слоёв; при осуществлении перехода в той или иной мере уязвим каждый. В противном случае механизмы и средства государственно-частного партнёрства, экономического стимулирования, общественной педагогики, социальной инженерии, социального управления и т.д. могут не только быть дезориентированы, но и не получить общественного одобрения, не восприниматься в качестве справедливых, разумных, нормативных. Вместе с тем, если система социалистических стран наращивала усилия по расширению корзины социальных, политических, экономических, экологических и т.д. прав и свобод человека, то период конца XX – начала XXI вв. был ознаменован попытками переложить тяготы кризиса империализма на плечи широких масс, что дало дополнительный толчок поляризации населения. Видимость изобилия для платежеспособных (при нарастании абсолютного и относительного обнищания масс населения, безработице и обесмысливании жизни) скрывает действительность, а обилие форм манипулирования и пропаганды – глубинную сущность происходящего там. Разобщённость (от классических «двух наций») до полной, трансцендентной взаимной отчуждённости) делает случайными цельность и органичность личности. При этом проявлением системности кризиса становится и то, что, зачастую, действия приводят к результату, противоположному к предполагаемому. Однако, чем больше оснований у общества, чем более сложная внутренняя структура, тем она более устойчива в периоды относительных стабильности и изменений, тем более способна к дальней-

шему развитию. Осуществление кардинального транзита власти в общемировом масштабе коррелирует с последовательной коренной демократизацией и гуманизацией системообразующих отношений труда, собственности и управления. Однако культурно-цивилизационные миры движутся при этом собственными дорогами и по-разному не только осознают стоящие задачи, но и имеют исторически обусловленное дерево целей. Поэтому постглобальность как состояние культурно-цивилизационных миров включила в себя процессы децентрализации, регионализации и глобализации, став естественным этапом организации политико-экономических баз безопасности и развития человечества.

Между тем, характер возникающей общественной парадигмы благоприятствует и стимулирует усиление доминанты нравственно-духовных факторов, в частности, на первом этапе – научно-интеллектуальных. Что, в свою очередь, ориентирует на кропотливую поддержку и базовых ценностно-смысловых комплексов своего культурно-цивилизационного мира, и научно-образовательно-производственных «точек развития» – кластеров положительных изменений [10–16]. Т.о. поддержание нравственно-духовного тонуса общества – это не «непроизводительный вычет» из ресурсной базы, а необходимое условие культивирования как социокультурного пространства, так и сохранения места в мировой «табели о рангах». Соответственно, это должно зашиваться в остои экономического курса.

При этом ни одна система ценностей больше уже не может рассматриваться как единственно прогрессивная для человечества, тем более – насильно навязываться прочим. Полиструктура мирохозяйственных связей, основанная на выработанных и взаимоприемлемых нормативах отношений, а вовсе не блок из идентичных атомов-элементов, определяет вид формирующейся действительности. Вместе с тем, богатство бывших метрополий по «чистоте» своего происхождения крайне уязвимо: его легитимность серьёзно подрывается веками ограбления колоний и зависимых государств, а также работорговли. Системный мировой экономический кризис начала 21 века и массовые протестные движения – тоже проявление общего кризиса доминантной формы индустриализма, однако, её преодоление требует учёта постиндустриальных перспектив экономики знания, а также диапазона её исторических возможностей.

Особенности задач формирования фундамента для долговременных политико-экономических трендов, а также характер закономерностей самого переходного к новой парадигме периода ориентируют на применение возможностей планирования развития (в частности, народнохозяйственного), использования соответствующего инструментария [17–21]. При этом проведение последовательных демократизации и гуманизации, прежде всего, системообразующих отношений труда, собственности и управления – неперемное условие максимизации пространства творческой активности. Что, в свою очередь, предполагает переход от курса на сегментирование народа и расколы в нём с выделением меньшинств к гармонии / симфонии разнообразного в единой целостности развития. При формировании украинского политико-экономического ландшафта в уникальных условиях полного доминирования одной политической силы (пропрезидентское «монобольшинство» в парламенте, силовых ведомствах, исполнительной и судебной ветвях власти), разумеется, резко возрастает её ответственность за результаты своей каденции. Сосредоточение всей полноты власти и поднимает планку требований к

истэблишменту, качеству работы социальных лифтов и кадровой системы, и требует народовластия и самоуправления, прежде всего, – незамедлительного налаживания системы народного контроля, создания кадрового резерва и представительства трудящихся. Государственный аппарат власти – либо средство насилия и принуждения, либо направление делегирования и наделения полномочиями, создаётся на основании доверия вокруг базовых ценностно-смысловых комплексов или договора. Но вирусность чужеродных подходов в местной форме не только концентрируется в слое компрадорства / коллаборационизма, но и способна обострить самозванство (в т.ч. олигархов), непосредственно или в конечном счёте подтолкнуть к акцентированию силового блока и формированию полицейского государства для паразитирования на созидательном потенциале, разуме и воле народа.

Между тем, оптимальный исторический выбор совсем не является непреложным. Реализуя свои: национальные, групповые, личные и т.п. цели и интересы – и сталкиваясь с иными подходами, формируют итоговый вектор событий, как правило, заранее в каждом конкретном случае не predetermined. Однако, чем больше степень приближения к цепи исторических выборов, тем в большей мере действия оказываются вытекающими из логики прошлых поступков. И углубление понимания объективного содержания логики истории позволяет избежать роковых ошибок, а уточнение инструментария (в частности, хозяйственной практики) – оптимизировать воплощение исходных ценностно-смысловых комплексов. Что позволяет гибко менять тактику и оператику, борясь за намеченные стратегические цели.

Выводы. Оптимизация движения от одной модели политико-экономической организации к новым предполагает проведение не очередного обновления, а революционного перехода, типологически наиболее ярко раскрывающегося в стадийном и культурно-цивилизационном разрезе. Осуществление коренного политико-экономического обновления без разрушения собственных созидательных сил требует выверенного государственного курса. Накопление человечеством технико-технологических и социально-материальных инноваций создаёт предпосылки не только акцентирования духовно-интеллектуальной сферы, но и усиления социальных функций государства. С прохождением волн механизации, автоматизации, а затем и системной роботизации – потребность в энергетической силе человека, его рутинной деятельности падает. Повышение ценности развития и просоциальной реализации творческой одарённости человека

(прежде всего, в труде и управлении) требует радикального расширения массива творчества, а значит, допуска к возможности общества максимально большого круга населения. Чтобы быть конкурентоспособным и эффективным, государство обязано в своей деятельности акцентировать характеристики социальности.

Основные исторические альтернативы: и попытки консервации прежних, уже не адекватных формирующейся эпохе, способов производства, и слом своих общественных отношений ради вхождения в орбиту чуждого культурно-цивилизационного образования – чреватые как деградацией экономического потенциала, так и, соответственно, снижением перспектив дальнейшего развития (а то и его невозможностью). Соответственно, нравственный индекс общества не должен падать. Тем более – при смене общественной парадигмы, когда собственно нравственно-духовная доминанта выявляется и в экономическом курсе. Чем кардинальнее предстоящие изменения и сложнее оптимизация баланса внутренних и внешних задач, тем важнее максимизация эффективности политико-экономического потенциала, что требует и общественной поддержки, и государственного курса сохранения и развития социокультурного пространства.

Разумеется, политико-экономические усилия общества в переходный к новой общественной парадигме период сосредотачиваются как на создании научно-образовательного-производственных кластеров, так и на культивировании стимулирующей позитивные изменения общественной среды. Государство (в том числе и при поддержке местного самоуправления) берет на себя рутинно-повседневные (в частности, коммунально-бытовые) функции и задачи. Расширение задач государственного управления и социальной экономики – совершенно естественные и принципиальные направления в последовательном осовременении социального государства.

И формирование фундамента для орбиты долговременных трендов, и характер закономерностей собственно переходного к новой парадигме периода ориентируют на применение возможностей планирования развития, использования соответствующего инструментария в социальном управлении.

На наш взгляд, оптимизацию исследований в данном направлении есть основания ожидать при приоритетном заблаговременном изучении поля возможностей отечественного применения лучших мировых практик публично-приватного (прежде всего, государственно-частного) партнёрства как механизма интеграции общественных, коллективно-групповых и индивидуальных интересов.

Список использованных источников:

1. Малган Дж. Искусство государственной стратегии: Мобилизация власти и знания во имя всеобщего блага. Москва : Ин-т Гайдара, 2011. 472 с.
2. Шедяков В.Е. Место государства в осуществлении постсовременной модернизации. *Innovative Potential of Socio-Economic Systems: the Challenges of the Global World: Proceed. of Intern. Scient. Conf. Lisbon, 2017. Part I. P. 66–68.*
3. Шедяков В.Е. Общество и государство: грани политико-экономической модернизации. *Науковий вісник Херсонського державного ун-ту. Економічні науки.* 2017. Вип. 26. Ч. 1. С. 22–28.
4. Шедяков В.Е. Межпарадигмальный переход в структуре и организации международной жизни. *Research, challenges and development prospects in the area of social sciences / ed. board: J. Kloc, U. Kempńska, Z. Brenda. Wloclawek; Riga : Baltija Publishing, 2020. P. 301–325. DOI: <https://doi.org/10.36059/978-9934-588-42-6/301-325>*
5. Шедяков В.Е. Переходность как характеристика состояния постсоветского пространства. *Economy and Society: Modern Vectors of Development: Proceed. of II Intern. Scient. Conf. Leipzig, 2018. Part II. P. 92–94.*
6. Капкаев Ю. Институциональная модель социального государства. *Вестник Челябинского гос. ун-та. Экономика.* Вып. 25. 2010. № 5(186). С. 5–12.
7. Аристов Е.В. Вариации социального государства, социальное государство в различных странах. *Актуальные теор. и практ. вопр. развития юридической науки: общегос. и регион. аспекты* : Матер. II Всеросс. с междунар. уч. научно-практ. конф. Пермь, 2015. С. 7–14.
8. Шедяков В.Е. Воплощение идей социального государства: утопия или необходимость, позади или впереди? *Первый независимый научный вестник.* 2015. № 1. Ч. 2. С. 44–48.

9. Shedyakov V. Socially-oriented economy and social state as a need for organic development. *New trends in the economic systems management in the context of modern global challenges* / scient. ed. by M. Bezpartochnyi. Sofia : St. Grigorii Bogoslov, 2020. Vol. 2. P. 53–61.
10. Ивентьев С.И. Божественные и духовно-нравственные права и свободы человека. Казань : Самиздат, 2012. 355 с.
11. Shedyakov V. Strategy of forces transformations: moral-spiritual bases of socio-economic changes. *Theoretical and practical aspects of the development of the European Research Area* / scient. ed. & project dir. A. Jankovska. Riga : Baltija Publishing, 2020. P. 1–26. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-588-53-2-30>
12. Shedyakov V. Successful formation of basic value-sense complexes as a condition of historical innovations of paradigm level. *Innovative scientific researches: European development trends and regional aspect* / scient. ed. & project dir. A. Jankovska. Riga : Baltija Publishing, 2020. P. 44–67. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-588-38-9-40>
13. Шедяков В.Е. Ценностные основания национальных моделей социально-экономического развития. *National Economic Reform: experience of Poland and prospects for Ukraine* / ed. by A. Pawlik, K. Shaposhnykov. Kielce : Baltija Publishing, 2016. Vol. 2. P. 164–190.
14. Шедяков В.Е. Экономика управляемая, самоуправляемая и неуправляемая. *Integrated business structures: models, processes, technologies*: Proceed. of Intern. Scient. Conf. Chisinau, 2016. P. 5–7.
15. Шедяков В.Е. Формирование экономического суверенитета страны в условиях перехода к обществу знаний на основе развития научно-интеллектуального потенциала и материально-технической базы. *Вісник Одеського національного ун-ту. Економіка*. 2018. Т. 23. Вип. 8(73). С. 8–13.
16. Шедяков В.Е. Кластеры как локомотивы социально-экономического развития. *Cluster Policy of Innovative Development of the National Economy: Integration and Infrastructure Aspects* / ed. by S. Smerichevska. Poznań : WSPIA, 2020. P. 129–143.
17. Анисимов О.С. Стратегическое управление и государственное мышление. Москва : ФГОУ Рос ФКО АПК, ЭСП, 2006. 654 с.
18. Кочеткова А.И. Основы управления в условиях хаоса (неопределённости). Москва : Рид Групп, 2012. 624 с.
19. Шедяков В.Е. Эффективное государственное регулирование как элемент обеспечения энергетической безопасности: возможности оптимизации. *Економічна безпека національного енергетичного сектору в умовах глобалізації* / заг. ред. О.Л. Гальцової. Запоріжжя : Гельветика, 2020. С. 157–171.
20. Шедяков В.С. Можливості ефективної організації та стимулювання бажаних трансформацій. *Сучасна українська політика*. Політики і політологи про неї. 2010. Вип. 19. С. 327–338.
21. Шедяков В.Е. Планирование в нестабильной экономике: возможности и границы. *Prognostication and planning of economic development: microeconomic and macroeconomic levels* / ed. by J. Zukovskis, K. Shaposhnykov. Kaunas : Baltija Publishing, 2019. Vol. 1. P. 240–256.

References:

1. 1. Malgan Dzh. (2011) *Iskusstvo gosudarstvennoy strategii: Mobilizatsiya vlasti i znaniya vo imya vseobshchego blaga* [The Art of Government Strategy: Mobilizing Power and Knowledge for the Common Good]. Moskva: In-t Gaydara. (in Russian)
2. 2. Shedyakov V.E. (2017) Mesto gosudarstva v osushchestvlenii postsovremennoy modernizatsii [The place of the state in the realization of postmodern modernization]. Proceedings of the International Scientific Conference Innovative Potential of Socio-Economic Systems: the Challenges of the Global World (Portugal, Lisbon, December 27, 2017), Lisbon, Portugal: Baltija Publishing. part 1, pp. 66–68.
3. Shedyakov V.E. (2017) Obshchestvo i gosudarstvo: grani politiko-ekonomicheskoy modernizatsii [Society and State: the Facets of Political and Economic Modernization]. *Naukovyj visnyk Khersonskogo derzhavnogo un-tu. Ekonomichni nauky*, vol. 26, part 1, pp. 22–28.
4. Shedyakov V.E. (2020). Mezhpardigmal'nyy perekhod v strukture i organizatsii mezhdunarodnoy zhizni [Inter-paradigm transition in the structure and organization of international life]. Research, challenges and development prospects in the area of social sciences / ed. board: J. Kloc, U. Kempinska, Z. Brenda. Wloclawek; Riga: Baltija Publishing, pp. 301–325. DOI: <https://doi.org/10.36059/978-9934-588-42-6/301-325>
5. Shedyakov V.E. (2018). Perekhodnost' kak kharakteristika sostoyaniya postsovetskogo prostranstva [Transition as a characteristic of the state of the post-Soviet space]. *Economy and Society: Modern Vectors of Development: Proceed. of II Intern. Scient. Conf. Leipzig*, part II, pp. 92–94. (in Russian)
6. Kapkaev U. (2010). Institutsional'naya model' sotsial'nogo gosudarstva [The institutional model of the welfare state]. *Vestnik Chelyabinskogo gos. un-ta. Ekonomika*, vol. 25.5 (186), pp. 5–12.
7. Aristov E.V. (2015). Variatsii sotsial'nogo gosudarstva, sotsial'noe gosudarstvo v razlichnykh stranakh [Variations of the welfare state, welfare state in different countries]. Aktual'nye teor. i prakt. vopr. razvitiya yuridicheskoy nauki: obshchegos. i region. aspekty: Mater. II Vseross. s mezhdunar. uch. nauchno-prakt. konf. Perm', s. 7–14. (in Russian)
8. Shedyakov V.E. (2015). Voploshchenie idey sotsial'nogo gosudarstva: utopiya ili neobkhodimost', pozadi ili vpered'i? [Embodiment of the ideas of the welfare state: utopia or necessity, behind or ahead?]. *Pervyy nezavisimyy nauchnyy vestnik*, no. 1, ch. 2, s. 44–48. (in Russian)
9. Shedyakov V. (2020). Socially-oriented economy and social state as a need for organic development. *New trends in the economic systems management in the context of modern global challenges* / scient. ed. by M. Bezpartochnyi. Sofia: St. Grigorii Bogoslov, vol. 2, pp. 53–61.
10. Ivent'ev S.I. (2012). Bozhestvennye i dukhovno-nravstvennye prava i svobody cheloveka. [Divine and spiritual-moral rights and freedoms of man]. Kazan': Samizdat, 355 s. (in Russian)
11. Shedyakov V. (2020). Strategy of forces transformations: moral-spiritual bases of socio-economic changes. *Theoretical and practical aspects of the development of the European Research Area* / scient. ed. & project dir. A. Jankovska. Riga: Baltija Publishing, pp. 1–26. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-588-53-2-30>
12. Shedyakov V. (2020). Successful formation of basic value-sense complexes as a condition of historical innovations of paradigm level. *Innovative scientific researches: European development trends and regional aspect* / scient. ed. & project dir. A. Jankovska. Riga: Baltija Publishing, pp. 44–67. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-588-38-9-40>

13. Shedyakov V.E. (2016). Tsennostnye osnovaniya natsional'nykh modeley sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya [Value foundations of national models of socio-economic development]. National Economic Reform: experience of Poland and prospects for Ukraine / ed. by A. Pawlik, K. Shaposhnykov. Kielce: Baltija Publishing, vol. 2. pp. 164–190. (in Russian)
14. Shedyakov V.E. (2016). Ekonomika upravlyaemaya, samoupravlyaemaya i neupravlyaemaya [The economy is managed, self-managed and unmanaged]. *Integrated business structures: models, processes, technologies*: Proceed. of Intern. Scient. Conf. Chisinau, pp. 5–7. (in Russian)
15. Shedyakov V.E. (2018). Formirovaniye ekonomicheskogo suvereniteta strany v usloviyakh perekhoda k obshchestvu znaniy na osnove razvitiya nauchno-intellektual'nogo potentsiala i material'no-tekhnicheskoy bazy [Formation of the country's economic sovereignty in the context of the transition to a knowledge society, based on the development of scientific and intellectual potential and material and technical base]. *Visnyk Odesjkooho nacional'nogo un-tu. Ekonomika*, t. 23, vyp. 8(73), s. 8–13. (in Russian)
16. Shedyakov V.E. (2020). Klasteri kak lokomotivy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya [Clusters as locomotives of socio-economic development]. Cluster Policy of Innovative Development of the National Economy: Integration and Infrastructure Aspects / ed. by S. Smerichevska. Poznań: WSPIA, pp. 129–143. (in Russian)
17. Anisimov O.S. (2006). Strategicheskoe upravlenie i gosudarstvennoe myshlenie [Strategic government and state thinking]. Moskva: FGOU Ros FKO APK, ESP, 654 s. (in Russian)
18. Kochetkova A.I. (2012). Osnovy upravleniya v usloviyakh khaosa (neopredelennosti) [Fundamentals of government in conditions of chaos (uncertainty)]. Moskva: Rid Grupp, 624 s. (in Russian)
19. Shedyakov V.E. (2020). Effektivnoye gosudarstvennoye regulirovaniye kak element obespecheniya energeticheskoy bezopasnosti [Effective government regulation as an element of ensuring energy security: opportunities for optimization]. *Ekonomichna bezpeka nacional'nogo energoheticheskogo sektoru v umovakh globalizatsiji / zag. red. O.L. Ghaljcovoji. Zaporizhzhja: Gheljvetyka*, s. 157–171. (in Russian)
20. Shedyakov V.E. (2010). Mozhyvosti efektyvnoyi orghanizatsiji ta stymuljuvannya bazhanykh transformatsij [Opportunities for effective organization and stimulation of desired transformations]. *Suchasna ukrajinsjka polityka. Polityky i politology pro neji*, vyp. 19, s. 327–338. (in Ukrainian)
21. Shedyakov V.E. (2019). Planirovaniye v nestabil'noy ekonomike: vozmozhnosti i granitsy [Planning in an Unstable Economy: Opportunities and Boundaries]. Prognostication and planning of economic development: microeconomic and macroeconomic levels / ed. by J. Zukovskis, K. Shaposhnykov. Kaunas: Baltija Publishing, vol. 1, pp. 240–256. (in Russian)

ПОТЕНЦІАЛ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ПЕРЕХІДНИЙ ПЕРІОД

Анотація. Здійснення докорінного оновлення економіки та суспільства без руйнування власних продуктивних сил вимагає вивіреного державного курсу. І розвиток своїх творчих сил, і поліпшення позицій в конкурентній боротьбі з іншими культурно-цивілізаційними світами орієнтують на сильну державу. Період форсованих змін в глобальному масштабі передбачає уточнення ролі державного регулювання для оптимізації політико-економічних процесів, зростання використання переваг, локалізації загроз і компенсації недоліків. Однак культурно-цивілізаційні світи рухаються при цьому власними шляхами і по-різному не тільки усвідомлюють стоять завдання, але і мають історично обумовлене дерево цілей. Методологія дослідження та викладу цього матеріалу інтегрує застосування порівняльно-історичного і абстрактно-логічного підходів в суспільствознавстві.

Ключові слова: соціальна держава, соціетальне управління, суспільна парадигма, політико-економічні інтереси, державний курс.

POTENTIAL OF STATE REGULATION IN THE TRANSITION PERIOD

Summary. The main purpose of the text is to characterize the possibilities of state regulation in the context of a historical response to the challenge of maturing a new social paradigm. The significance of the material is associated with state functions at the turning-point of political and economic development, and the place of both the public sector and regulation in optimizing the transition. The realization of a cardinal transition of power on a global scale correlates with the consistent radical democratization and humanization of the system-forming relations of labour, property and management. However, the cultural-civilizational worlds are moving along their own roads and in different ways not only realize the challenges, but also have a historically determined tree of goals. The research methodology and presentation of the material integrates the application of the comparative historical and abstract logical approaches in social science. Carrying out a radical renewal without destroying one's own creative forces requires a well-adjusted state course. The period of forced changes in the inter-paradigm transition on a global scale requires an increase in the role of government regulation to optimize political and economic processes, increase the use of advantages, localize threats and compensate for disadvantages. In other words, both the development of one's creative forces and the improvement of positions in the competitive struggle with other cultural-civilizational worlds are oriented towards a strong state. The accumulation of technical, technological and social and material innovations by mankind creates the prerequisites not only for emphasizing the spiritual-intellectual sphere, but also for strengthening the social functions of the state. To be competitive and efficient, the state is obliged to emphasize the characteristics of sociality in its activities. The main historical alternatives are fraught with both degradation of economic potential and, accordingly, a decrease in the prospects for further development (and then its impossibility). The practical significance of the text is associated with the possibility of its application both in carrying out political and economic reforms and in teaching university courses.

Key words: welfare state, societal management, social paradigm, political and economic interests, state course.

Шульга Н. П.

*доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри банківської справи*

Київського національного торговельно-економічного університету

Еркес О. Є.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри банківської справи*

Київського національного торговельно-економічного університету

Женжеруха П. О.

магістр

Київського національного торговельно-економічного університету

Shulga Natalia

*Doctor of Economics, Professor,
Head of Department of Banking*

Kyiv National University of Trade and Economics

Erkes Olena

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Senior Lecturer at Department of Banking*

Kyiv National University of Trade and Economics

Zhenzherukha Petro

Master

Kyiv National University of Trade and Economics

ОЦІНКА РИЗИКУ РЕПУТАЦІЇ БАНКУ: ПОГЛЯДИ КЛІЄНТІВ

Анотація. Остання світова фінансова кризи та пандемія Covid 19 особливо загострили проблему збереження репутації банків. У зв'язку з цим виникає необхідність в оцінці ризику репутації банку різними стейкхолдерами, зокрема наглядовими органами, рейтинговими агентствами, клієнтами, контрагентами, інвесторами, акціонерами. Значний вплив на репутацію банків справляють клієнти, серед яких найбільш креативною є студентська молодь. Нами було розроблено анкету опитування студентів та проведено її практичну апробацію. За підсумками анкетування систематизовано і узагальнено результати проведеного дослідження та зроблено висновки щодо ключових чинників, які впливають на репутацію банків. Визначення очікувань різних стейкхолдерів банку сприятиме налагодженню ефективної системи управління ризиком репутації, що є запорукою забезпечення прибутковості банківської діяльності. Моніторинг очікувань стейкхолдерів можна здійснювати завдяки періодичному їх анкетуванню, що дозволить відслідковувати проблеми в діяльності банку та своєчасно приймати адекватні управлінські рішення.

Ключові слова: ризик репутації, анкета опитування, оцінка ризику репутації банку, методичні підходи, студенти, респонденти, стейкхолдери.

Вступ та постановка проблеми. В останні роки світовою фінансовою спільнотою відзначається зростання значущості ризику репутації банку. Яскравою ілюстрацією цього твердження є той факт, що в 2016 році Банк міжнародних розрахунків (BIS; 2016) виключав ризики репутації зі складу інших категорій ризику та почав розглядати його як самостійний [1]. Такий підхід не не випадковим, адже історія свідчить про безліч прикладів щодо настання ризику репутації банків, пов'язаних з широким спектром потенційних джерел його виникнення, які призводять до серйозних негараздів для бізнесу. Вжиття заходів, спрямованих на ліквідацію наслідків втрати репутації, вимагає величезних зусиль і коштів. Зазвичай, витрати на зруйновану репутацію є суттєво вищими ніж її підтримання, а тому банки мають не допускати ризик-події, які призведуть до несприятливого їх сприйняття зацікавленими сторонами (клієнтами, контрагентами, урядовими установами, засобами масової інформації, рейтинговими агентствами, наглядовими органами, громадськими організаціями тощо). Зазвичай, на репутацію банку значно впливають його клієнти, серед яких найбільш креативною когортою є студентська молодь. Саме тому виникла потреба у проведенні дослідження оцінки ризику репутації банків студентською спільнотою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз літературних джерел, зокрема наукових поглядів Гончарової К.Г., Христини А.І., Забі С., Хані Г., Чорної О.С. та інших вчених, дозволив виокремити різні підходи до оцінки репутації банку, в основу яких покладено відношення до нього стейкхолдерів. Перший з них базується на оцінюванні фінансової стійкості й надійності, якості ризик-менеджменту та бізнес-моделі банку (як правило, погляд наглядових органів, рейтингових агентств, акціонерів, інвесторів) [2; 3]. Другий підхід передбачає розгляд іміджу банку як прояв його репутації серед клієнтів, засобів масової інформації, тощо [4; 5; 6; 7]. Отже, перший підхід фокусується на фінансовому стані банку, другий – іміджі серед роботодавців, клієнтів, засобів масової інформації; третій – комбінації поглядів багатьох зацікавлених сторін, тобто є багатостороннім. З огляду зазначеного, банк може мати різну репутацію, в основу оцінювання якої покладене відношення до нього зацікавлених сторін.

Незважаючи на наявність праць, присвячених оцінюванню ризику репутації, до сих пір ця проблема залишається не вирішеною. Зокрема, потребує розвитку методика визначення ризику репутації банку з позиції різних стейкхолдерів, враховуючи результати їх анкетування.

Це обумовило актуальність даного наукового дослідження та визначило його мету.

Метою статті є оцінка сприйняття ризику репутації банків очима студентів.

Вклад основного матеріалу. Доречно зауважити, що ризик репутації банку надзвичайно складно виміряти, що обумовлено його специфікою. Зазвичай, традиційний підхід, коли оцінка ризику здійснюється в системі координат «імовірність настання та масштаби втрат» є малопродатним для виміру ризику репутації банку.

Стейкхолдери мають свої специфічні очікування від діяльності банку, що впливає на вибір підходу до визначення ризику його репутації. Тому для кожної групи стейкхолдерів має бути розроблена специфічна анкета опитування, за результатами якої банк зміг би оцінити рівень справдження їх очікувань. Рівень ризику репутації залежить не тільки від того, наскільки насправді великий розрив між результативністю діяльності банку та очікуваннями зацікавлених сторін, але і від швидкості, з якою він може бути ліквідований цей розрив. Зарубіжний вчений Гаррі Хані в своїй книзі "A Short Guide to Reputation Risk" наводить визначив сім драйверів репутації для різних зацікавлених сторін [4].

Завдяки інформації, що відображена в наведеній таблиці, департамент з управління ризиком репутації банку може ідентифікувати ключові питання, які мають вирішальне значення для кожної групи зацікавлених сторін та менш важливе – для банку. Червоний колір означає критично важливі для бізнесу сфери «must have», а жовтим – менш критичні «nice-to-have».

В Україні репутацію банків оцінюють різні рейтингові та аналітичні агентства, до яких відносяться: «ІВІ – Рейтинг», «Експерт – Рейтинг», «Кредит – Рейтинг», «Українське кредитно-рейтингове агентство», «Стандарт Рейтинг», Національний рейтинг «Репутаційні АКТИВісти». Інформацію щодо відгуків споживачів банківських послуг банків можна зустріти на порталах «Мінфін», «Народний рейтинг» тощо [8; 9]. Вітчизняні рейтингові агентства оцінюють репутацію за власною методикою, внаслідок чого один і той же банк може опинитися на різних рейтингових сходинках.

Оригінальну методику використовує агентство Forbes, яке співпрацює з компанією з ринкових досліджень Statista. Маркетингова компанія Statista з метою встановлення рейтингу найкращих банків світу обстежила більше 40 тис. клієнтів по всьому світу стосовно їхньої думки про поточні та колишні їх відносини з ними. Банки оцінювалися за такими критеріями: довіра, умови, послуги клієнтів, цифрові послуги та фінансові консультації [10].

Враховуючи високу ступінь суб'єктивності інформації щодо оцінки репутації банків, зупинимося лише на їх сприйнятті зі сторони клієнтів. З огляду зазначеного, було здійснено оцінювання сприйняття феномену довіри

до банків зі позиції найбільш креативної клієнтської когорти – студентської молоді за допомогою розробленої нами анкети: «Репутація банків: очима студентів». Метою анкетування є визначення факторів, що формують довіру до банків, що безпосередньо впливає на їх ризик репутації.

Логіка формування анкети полягала в наступному: по-перше, визначити послугами яких банків України найчастіше користуються респонденти; по-друге, до яких фінансових послуг переважно долучаються респонденти; по-третє, які чинники справляють вплив на привабливість банків та наскільки важливою для респондентів є їх репутація; по-четверте, звідки черпають респонденти інформацію про репутацію банків; по-п'яте, чи відсутність позитивної репутації є перешкодою для отримання респондентом банківських послуг; по-шосте, настання яких чинників ризику репутації є підставою для припинення співпраці респондента з банком.

У анкетуванні прийняло участь 300 респондентів (студентів) факультету фінансів та обліку Київського національного торговельно-економічного університету, за результатами якого встановлено, що окремі студенти є клієнтами одночасно кількох банків. Найбільшу популярність серед студентської молоді України має Приват-Банк, який є найпотужнішим банком країни. Послугами даного банку користуються 209 осіб (71,6%) опитуваних. На другому місці знаходиться Ощадний банк – 45,9%, що обумовлено отриманням студентами стипендії через платіжні картки цього банку. Третє місце обіймає Монобанк – 34,6%, що пояснюється активним проведенням молоддю операцій через інтернет та мобільний додаток. Лише незначна частка студентів користується послугами інших банків (рис. 1).

Доречно зауважити, що респонденти користуються переважно платіжними, депозитними та кредитними послугами банків України (рис. 2).

До депозитних послуг долучаються лише 13,9% респондентів, а кредитних – 10,1%. Серед студентів найбільш популярними є платіжні послуги, оскільки молодь дуже часто купує товари через інтернет, замовляє квитки онлайн тощо.

Нана питання: «Якими електронними послугами банку Ви користуєтесь?» респонденти відповіли, що 93% з них переказують кошти; 53,7% – здійснюють поточне управління операціями через особистий кабінет; 26,7% – оплачують комунальні послуги; 4,7% – купують іноземну валюту; 2,7% – отримують онлайн-кредити (рис. 3).

На питання: «Що робить банк потенційно привабливим для Вас?», понад 70% опитаних зазначили, що позитивна репутація банку є важливим фактором його привабливості при одночасному врахуванні інших чинників, зокрема:

а. надійності – 65,1%;

Таблиця 1

Сім драйверів репутації за Г. Хані

Драйвери репутації	Інвестори	Клієнти	Постачальники	Співробітники
Фінансові показники				
Доставка товарів та послуг				
Лідерство				
Корпоративна відповідальність				
Умови праці				
Знання та професійні навички				
Емоціональна складова				

Джерело: [4]

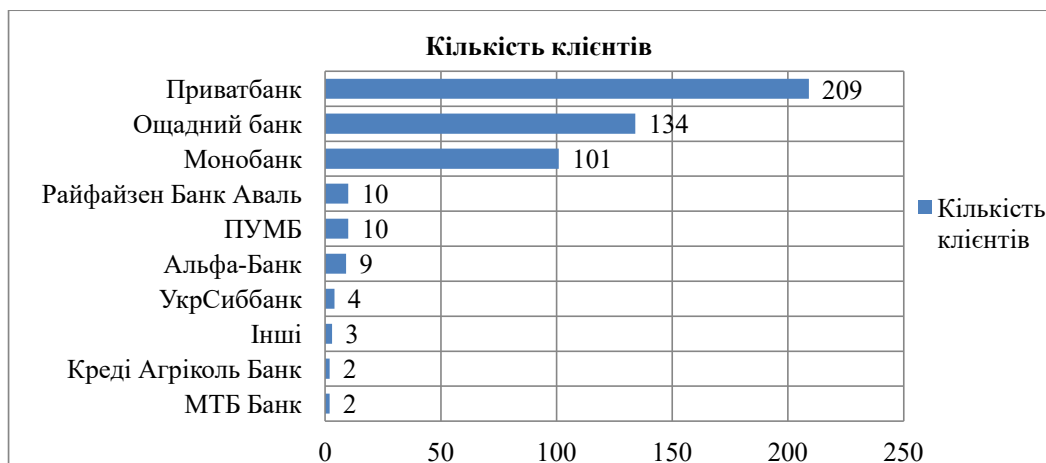


Рис. 1. Банки, послугами яких користуються респонденти

Джерело: авторська розробка

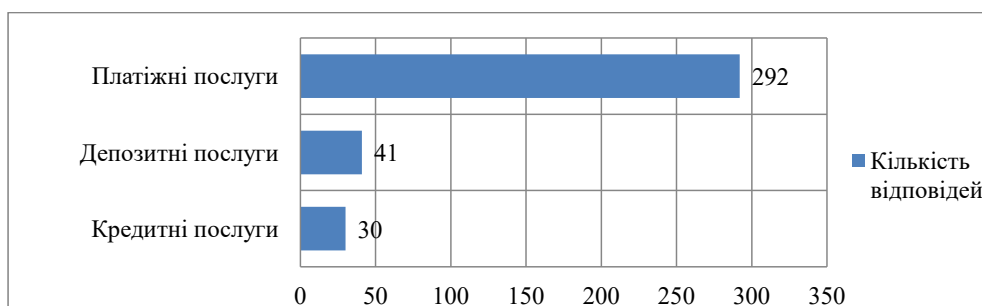


Рис. 2. Банківські послуги, якими найчастіше користуються респонденти

Джерело: авторська розробка

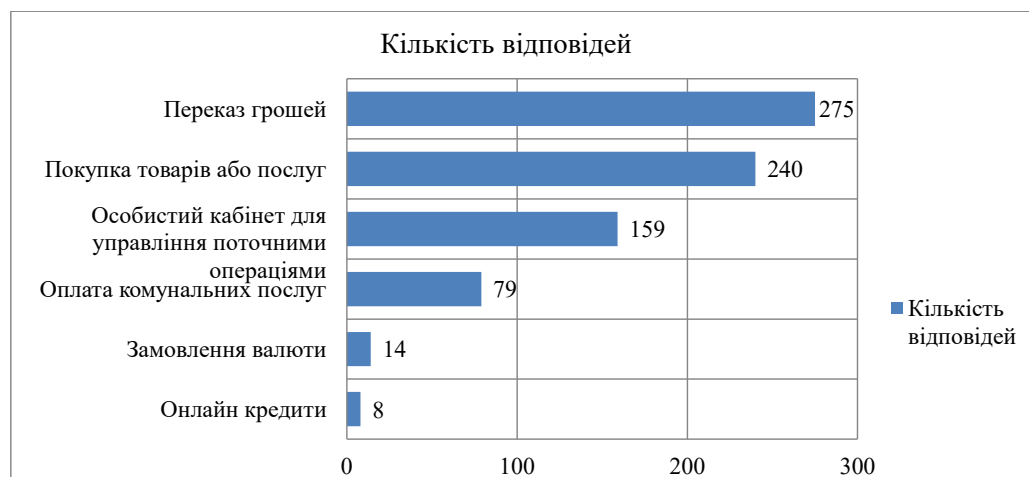


Рис. 3. Перелік послуг, якими користуються респонденти через електронні канали збуту

Джерело: авторська розробка

- б. високого сервісу банківського обслуговування – 57,7%;
- с. фінансової стійкості – 54,4%;
- д. фінансової довіри до банку – 51,3%;
- е. рейтингу банку – 49,3%;
- ф. зручності розташування відділення – 38,9%;
- г. сприятливої цінової політики – 37,6%;
- h. історії банку – 11,7% .

Отже, респонденти при прийнятті рішення опиралися не тільки на репутацію банку, але й інші вищезгадані чинники (рис. 4).

У той же час на питання: «Чи важливою є для Вас репутація банку?», 99% опитаних дали позитивну відповідь.

Респондентам було задано також питання: «Звідки вони отримують інформацію про репутацію банків?» (рис. 5).

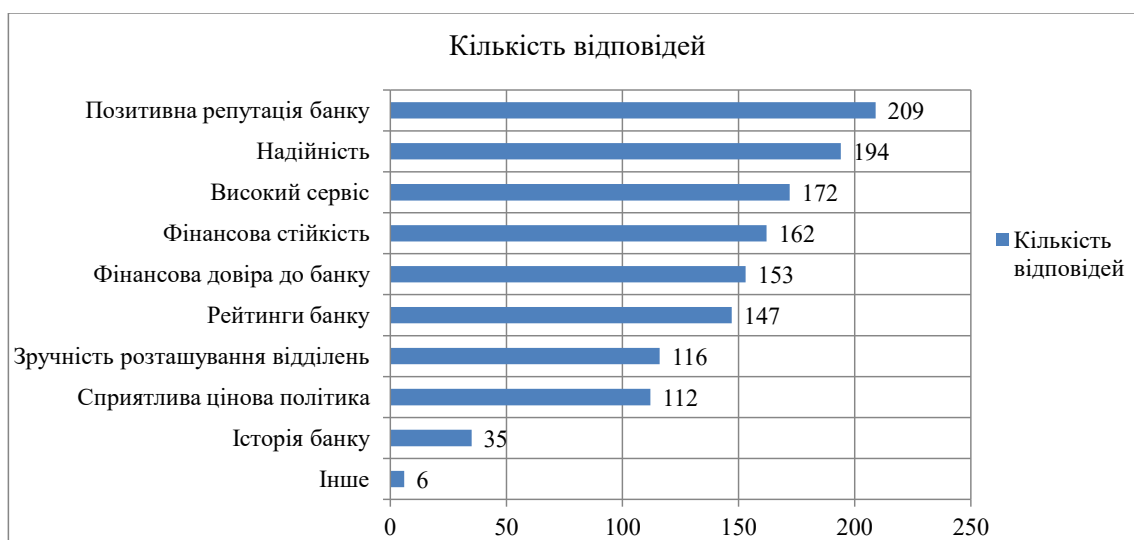


Рис. 4. Фактори впливу на вибір респондентів банку

Джерело: авторська розробка

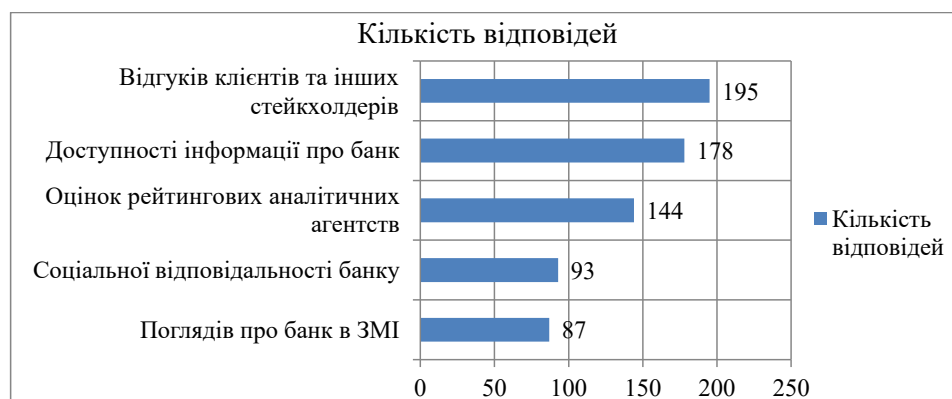


Рис. 5. Джерела інформації про репутацію банків

Джерело: авторська розробка

Для понад 65% респондентів відповіли, що інформацію про репутацію банків вони сформули на основі відгуків клієнтів та інших стейкхолдерів. Це означає, що активна робота банку з існуючими клієнтами підвищує його шанси на залучення нових. Майже 60% респондентів вказали, що доступність інформації про банк на його сайті формує позитивну його репутацію. Для клієнтів дуже цінним є наявність зрозумілої та детальної фінансової звітності, відкритої інформації про реальних власників та організаційну структуру банку тощо. Чим більше є доступною інформація про банк, тим вищий рівень довіри до нього. Для 48,5% респондентів є також слушною оцінка банку зі сторони рейтингових агентств.

У процесі анкетування респондентам було задано питання: «Яким каналом зв'язку Ви надаєте перевагу?». Доречно зауважити, що респонденти одночасно називали декілька каналів зв'язку з банком в процесі придбання банківських послуг (рис. 6).

Найпопулярнішим каналом зв'язку молоді з банками є онлайн месенджери, про що заявили 63,9% опитаних. Для 56,9% респондентів важливим є спеціально розроблений додаток, наявність якого є нагальним чинником нарощення клієнтської бази. Для 26% респондентів СМС

є прийнятним каналом зв'язку, а невисокий його відсоток пояснюється великою популярністю онлайн месенджерів.

На запитання: «Чи невисока репутація банку може змусити відмовитись Вас від його послуг?» 15% респондентів наголосили, що невисока репутація не є підставою для відмови від послуг банку. Адаже можлива ситуація, коли банк з невисокою репутацією пропонує більші відсоткові ставки за депозитами, або нижчі – за кредитами. У такому випадку репутація банку для окремих клієнтів буде відігравати другорядну роль. Однак все ж таки для більшості респондентів невисока репутація банку є важливим чинником для відмови від користування його послугами.

На запитання: «Яка ситуація може змусити Вас припинити співпрацю з банком?» респонденти визначили: неналежне надання фінансових послуг – 68,2%, відкриті кримінальні провадження – 63,2%, корупційні скандали – 56,8%, різкі зміни умови співпраці з банком – 56,4% (респонденти одночасно вказували на декілька факторів), рис. 7.

Проаналізувавши відповіді респондентів дійшли висновку, що репутація банків є важливою для клієнтів, а налагодження ефективного управління відповідним ризиком має стати ключовим завданням банківського ризик-менеджменту. Маючи інформацію про причини

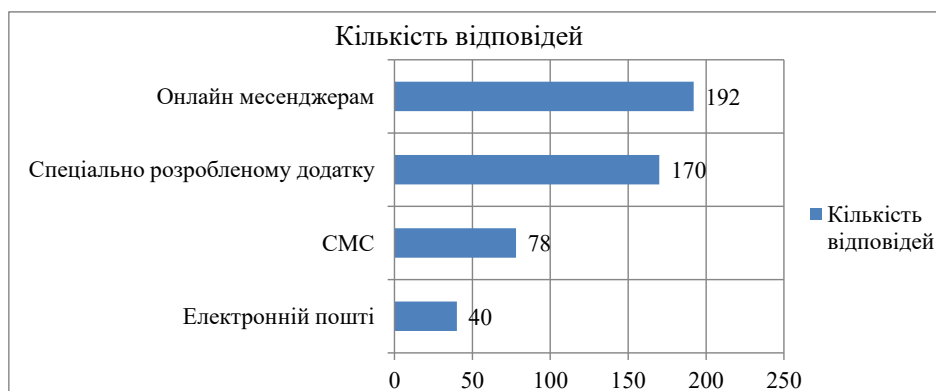


Рис. 6. Електронні канали, якими користуються респонденти

Джерело: авторська розробка

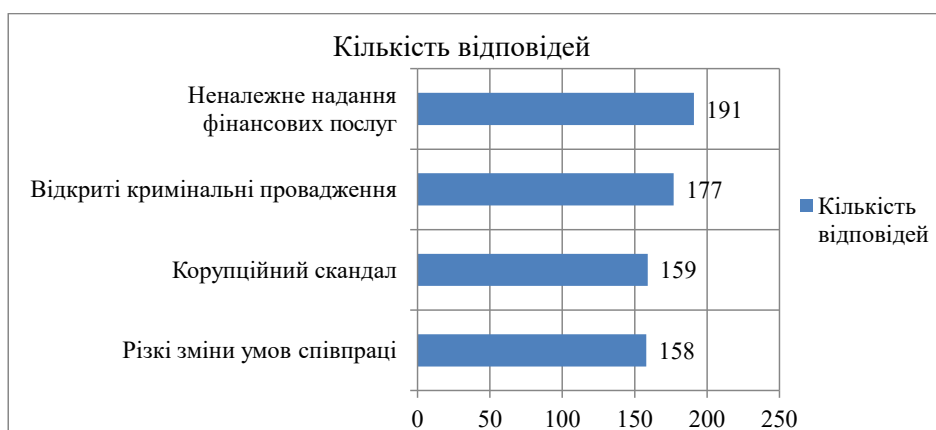


Рис. 7. Підстави для припинення зв'язків респондентів із обслуговуючим банком

Джерело: авторська розробка

припинення співпраці клієнтів з банком виникає можливість завчасно ліквідувати загрозу (наприклад, покращити якість наданого сервісу), або розробити нові послуги через електронні канали зв'язку.

Досліджуючи досвід вітчизняних банків щодо анкетування їх клієнтів, ми дійшли висновку, що вони акцентують свою увагу на оцінці рівня обслуговування, ступені задоволеності та побажаннях клієнтів щодо впровадження нових послуг та інноваційних каналів збуту. Позаяк банки в анкетуванні клієнтів не звертають уваги на виявленні індивідуальних та особливих потреб клієнтів в залежності від їх віку, статі, території проживання, виду діяльності – для фізичних осіб, а також статусу юридичної або фізичної особи-підприємця, розміру підприємства, географічного розміщення, виду діяльності, тощо. Зазначені аспекти банкам варто враховувати при розробці та апробації відповідних анкет. Розподіл клієнтів на відповідні групи важливий при оновленні та удосконаленні продуктового ряду банку, плануванні і розумінні свого місця на ринку банківських послуг. Врахування «категорії клієнтів» в анкетуванні допомагатиме відслідковувати загальні тенденції їх побажань та потреб в той чи інший період часу.

До того ж, на відміну від тих анкет, які нині використовують вітчизняні банки, вважаємо за доцільне, формувати в них питання за такими блоками:

- задоволеність клієнтів продуктами банку;
- цінова політика банку;

- якість обслуговування (швидкість, зручність, доступність);
 - оцінка бренду, соціальних та екологічних ініціатив, рекламних кампаній банку тощо;
 - визначення нарікань або скарг клієнтів.
- Такий підхід до формування анкети:
- полегшить опрацювання та аналіз її результатів;
 - забезпечить детальне складання профілів клієнтів за групами банківських послуг або продуктовим портфелем;
 - надасть можливість банку визначити групи продуктів, що вимагають якісного удосконалення, додаткових зусиль щодо їх просування та групи продуктів, які необхідно вилучити з продуктового портфеля;
 - виявити недоліки цінової політики, тощо.

Ідентифікація можливих позитивних або негативних змін у споживчій поведінці клієнтів банку за підсумками анкетування значно зміцнить та посилить його позицію на ринку.

Основне призначення анкетування – це виявлення розбіжностей між очікуваннями клієнтів та фактом банківського обслуговування, ідентифікація ризик-факторів та оцінка їх впливу на репутацію банку. Нам видається доречним розробляти анкети опитування для кожної категорії клієнтів: корпоративних, малого та середнього бізнесу, роздрібних, приватних VIP-клієнтів, студентів, пенсіонерів тощо. Такий підхід обумовлений особливостями споживання банківських послуг різними типами клієнтів (переліком послуг, каналами їх збуту, умовами надання тощо).

У динамічному зовнішньому середовищі анкетування клієнтів доцільно проводити не рідше одного разу на рік. Анкети мають розробляти служби маркетингу та комунікацій при обов'язковому погодженні з бізнес-підрозділами. Особливу увагу при опитуванні клієнтів слід зосередити не тільки на якості обслуговування, але й розбіжностях між клієнтськими очікуваннями та фактом їх співробітництва з банком. Результати клієнтського анкетування у формі звіту «Драйверу ризику репутації банку: погляди клієнтів» варто представляти на засідання профільного комітету при Раді банку (Комітету з ризик-менеджменту або Комітету з управління ризиком репутації). До того ж на засіданні профільного комітету необхідно обговорити також інформацію, що міститься в звіті «Скарги клієнтів». За підсумками колегіального обговорення слід прийняти комплекс заходів, спрямованих на збереження або підвищення рівня репутації банку.

Наукові пошуки мають торкатися не тільки анкетування зацікавлених сторін щодо оцінки ризику репутації, але й з'ясування ефективності управління цим ризиком в банках, що стане предметом подальших досліджень.

Висновки. За результатами анкетування респондентів були зроблені наступні висновки. Студенти користуються послугами одночасно декількох банків. Для більшості студентів преференційним є онлайн канал комунікації з банком: 63,9% надають перевагу онлайн месенджерам, 56,9% – спеціально розробленим додаткам, 26,1% – СМС-повідомленням. Для 209 з-поміж 300 респондентів поряд

з іншими факторами (історією банку, рівнем сервісу, фінансовим станом тощо) позитивна репутація є головною умовою їх співпраці з банком. Для 85% респондентів невисока репутація банку є вагомою причиною для відмови від користування його послугами. Респонденти сформуливали уявлення про репутацію банку на основі: відгуків клієнтів та інших стейкхолдерів (65,7%), доступності інформації про банк (59,9%), оцінки репутації банку рейтинговими та аналітичними агенствами (48,5%). Респонденти зазначили, що для припинення їх співпраці з банком можуть бути наступні причини: неналежне надання фінансових послуг (68,2%) відкриті кримінальні провадження (63,2%), корупційні скандали (56,8%) тощо.

Визначення очікувань різних стейкхолдерів банку сприятиме налагодженню ефективної системи управління ризиком репутації, що є запорукою забезпечення прибутковості та безпечності його діяльності. Моніторинг очікувань стейкхолдерів можна здійснювати завдяки періодичному їх анкетуванні, що дозволить відслідковувати проблеми в діяльності банку та своєчасно приймати адекватні управлінські рішення.

У подальшому радіус наукового дослідження буде розширений завдяки розробці методики оцінки ризику репутації банків, враховуючи інтереси не тільки клієнтів, але й інших стейкхолдерів, а також виявленні вузьких місць у системі ризик-менеджменту та наданні пропозицій щодо підвищення її ефективності.

Список використаних джерел:

1. Management of non-financial risks. URL: https://www.bis.org/publ/othp04_8.pdf (дата звернення: 06.09.2020).
2. Trotta A., Cavallaro G. Measuring corporate reputation: a framework for italian banks. *International Journal of Economic and Finance Studies*. 2012; 4(1): 30–21.
3. Гончарова К. Г. Особливості оцінки рівня ділової репутації топ-менеджменту банку в банківських установах України. *Ефективна економіка*. 2015. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4867> (дата звернення: 06.09.2020).
4. Gary Honey. A Short Guide to Reputation Risk. Gower Publishing Company, 2009.
5. Христин А. І. Методичні підходи до оцінювання ризику втрати ділової репутації банків. *Економіка і суспільство*. 2017. № 13. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/13_ukr/208.pdf (дата звернення: 06.09.2020).
6. Zaby S. The Management of Reputational Risks in Banks: Findings From Germany and Switzerland, 2019. URL: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/2158244019861479#> (дата звернення: 06.09.2020).
7. Чорна О.Є., Філатов Б.Г. Управління ризиком репутації комерційного банку. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2011. Серія Економіка. Спецвип. 33, Ч. 2. с. 302–305.
8. Методологія Національного рейтингу «Репутаційні АКТИВІСТИ». URL: <http://reactiv.com.ua> (дата звернення: 29.08.2020).
9. Методика розрахунку «Народного рейтингу» банків України на основі відгуків відвідувачів portalу «Мінфін». URL: <https://minfin.com.ua/banks/top/> (дата звернення: 29.08.2020).
10. Методика компанії Forbes. URL: <https://www.forbes.com/worlds-best-banks/#382f65121295> (дата звернення: 29.08.2020).

References:

1. Management of non-financial risks. Available at: https://www.bis.org/publ/othp04_8.pdf (accessed 06 September 2020).
2. Trotta A., Cavallaro G. (2012) Measuring corporate reputation: a framework for italian banks. *International Journal of Economic and Finance Studies*, № 4(1), pp. 30–21.
3. Honcharova K.H. (2015) Osoblyvosti otsinky rivnia dilovoi reputatsii top-menedzhmentu banku v bankivskykh ustanovakh Ukrainy [Features of assessing the level of business reputation of the bank's top management in banking institutions of Ukraine]. *Efektivna ekonomika* [Efficient economy] (electronic journal), № 5. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4867> (accessed 06 September 2020).
4. Gary Honey (2009) A Short Guide to Reputation Risk. Gower Publishing Company.
5. Khrystin A.I. (2017) Metodichni pidkhody do otsiniuvannya ryzyku vtraty dilovoi reputatsii bankiv [Methodological approaches of evaluation of risks of loss of business reputation banks]. *Ekonomika i suspilstvo* [Economy and society] (electronic journal), № 13. Available at: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/13_ukr/208.pdf (accessed 06 September 2020).
6. Zaby S. (2019) The Management of Reputational Risks in Banks: Findings From Germany and Switzerland [Elektronnyi resurs]. Available at: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/2158244019861479#> (accessed 06 September 2020).
7. Chorna O.Ye., Filatov B.H. (2011) Upravlinnia ryzykom reputatsii komertsiinoho banku [Reputational risk management in commercial bank]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu*, № 33, p. 2, pp. 302–305.
8. Metodolohiia Natsionalnogo reitynhu «Reputatsiini AKTYVISTY». Available at: <http://reactiv.com.ua> (accessed 29 August 2020).
9. Metodyka rozrakhunku «Narodnogo reitynhu» bankiv Ukrainy na osnovi vidhukiv vidviduvachiv portalu «Minfin». Available at: <https://minfin.com.ua/banks/top/> (accessed 29 August 2020).
10. Metodyka kompanii Forbes. Available at: <https://www.forbes.com/worlds-best-banks/#382f65121295> (accessed 29 August 2020).

ОЦЕНКА РИСКА РЕПУТАЦИИ БАНКА: ВЗГЛЯДЫ КЛИЕНТОВ

Аннотация. Последний мировой финансовый кризис и пандемия Covid 19 особенно обострили проблему сохранения репутации банков. В связи с этим возникает необходимость оценки риска репутации банка разными стейкхолдерами, в том числе органами надзора, рейтинговыми агентствами, клиентами, контрагентами, инвесторами, акционерами. Существенное влияние на репутацию банков имеют клиенты, среди которых наиболее креативными являются студенты. Нами была разработана анкета для опроса студентов и проведена ее практическая апробация. По итогам анкетирования систематизированы и обобщены результаты проведенного исследования и сделаны выводы касательно ключевых факторов, которые влияют на репутацию банков. Определение ожиданий разных стейкхолдеров банка будет способствовать налаживанию эффективной системы управления риском репутации, что является залогом обеспечения прибыльности банковской деятельности. Мониторинг ожиданий стейкхолдеров можно осуществлять благодаря периодическому их анкетированию, что позволит отслеживать проблемы в деятельности банка и своевременно принимать адекватные управленческие решения.

Ключевые слова: риск репутации, анкета опроса, оценка риска репутации банка, методические подходы, студенты, респонденты, стейкхоллеры.

THE BANK'S REPUTATIONAL RISK ASSESSMENT: VIEWS OF CLIENTS

Annotation. The recent global financial crisis and Covid 19 have exacerbated the problem of preserving the reputation of banks. Therefore, there is a necessary to assess the risk of reputation by various stakeholders, including supervisors, rating agencies, customers, counterparties, investors, shareholders. Significant impact to the banks reputation have customer expectations, among which the most creative are students. A student survey questionnaire was developed and its practical approbation was conducted. 300 respondents (students) of the Faculty of Finance and Accounting of the Kyiv National University of Trade and Economics took part in the survey. The logic of the questionnaire was as follows: at first, to determine which services of Ukrainian banks are most often used by respondents; secondly, which financial services are mainly used by respondents; thirdly, what factors influence to the attractiveness of banks and how important their reputation is for respondents; fourth, where do respondents get information about the reputation of banks; fifth, whether the lack of a positive reputation is an obstacle for the respondent to obtain banking services; sixth, the occurrence of which risk factors are grounds for stopping the cooperation of respondents with the bank. According to the results of the student survey, the following conclusions were made: students are users of the services of several banks at the same time; positive reputation is the main condition for their choice of the bank; low reputation of the bank is a good reason to refuse to use its services; the online channel of communication with the bank is preferred for the respondents (through online messengers, specially developed applications and SMS-messages); respondents get information about the bank's reputation from: feedback from customers and other stakeholders, available information about the bank, assessments of the bank's reputation by rating and analytical agencies. Among the situations that may force consumers to stop cooperating with the bank were identified the following: improper financial services, open criminal proceedings, corruption scandals, etc. Defining the expectations of various stakeholders of the bank will help to establish an effective system of reputational risk management, which is the key to ensuring the profitability of banking. Monitoring stakeholders' expectations can be made through their periodic surveys, which will allow them to identify problems in the bank's activities and make adequate management decisions on time.

Key words: reputational risk, questionnaire survey, bank's reputational risk assessment, methodological approaches, students, respondents, stakeholders.

Петрушко А. В.

здобувач

Міжнародного науково-технічного університету
імені академіка Юрія Бугая, м. Київ

Petrushko Andrew

Applicant of the Academician Yuriy Bugay
International Scientific and Technical University, Kyiv

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ

Анотація. У статті визначено сутність терміну «глобалізація». Досліджено фундаментальні основи розвитку країни та суспільства. Доведено, що структурування економічної безпеки країни можливо за рахунок поступового виходу з фази глибокого спаду національної економіки. Розглянуто взаємозв'язок процесу глобалізації та економічної безпеки національної економіки. Обґрунтовано значення державного регулювання у макроекономічному середовищі. Визначено основні ознаки стійкого зростання національної економіки. Дано оцінку процесу глобалізації. Перелічено базові факторами виробничої господарської діяльності. Визначено основні фактори зовнішнього і внутрішнього середовища, які впливають на економічну безпеку. Доведено важливість використання застосування комплементарного підходу для опису об'єктів економічної безпеки. Запропоновано концептуальну основу забезпечення економічної безпеки національної економіки в умовах глобалізації.

Ключові слова: глобалізація, економічна безпека, процеси, національна економіка, трансформація, ринкові відносини, фактори, державне регулювання.

Постановка проблеми. Досить актуальним постає питання визначення теоретико-методичних аспектів забезпечення економічної безпеки національної економіки в умовах посиленої інтеграції під впливом факторів глобалізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема економічної безпеки активно досліджується у міжнародному середовищі та створений значний теоретичний базис для формування методичного забезпечення. Оцінкою та дослідженням економічної безпеки національної економіки займається значна кількість науковців, серед яких: Г. Ткачук, Н. Басюркіна, Т. Васильців, М. Войнаренко, В. Геєць, А. Заїнчковський, О. Ілляшенко, Ю. Сафонов, Є. Масленников, С. Філіппова та інші.

Постановка завдання. Сучасний розвиток національної економіки вимагає наукових досліджень, які здатні забезпечити економічну безпеку країни на всіх її структурно-функціональних рівнях під впливом глобалізаційних процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний розвиток національної економіки вимагає перманентних та всебічних наукових досліджень, які здатні забезпечити економічну безпеку країни на всіх її структурно-функціональних рівнях під впливом процесів глобалізації.

Серед фундаментальної основи розвитку країни та суспільства визначають підвищення якості економічної безпеки національної економіки, особливо в трансформаційних умовах, глобалізації та кризових явищ в макроекономічному просторі. Стала економічна безпека країни є наслідком еволюції та трансформації внутрішньогосподарських систем, виробничих сил і суспільних відносин.

Глобалізація – це процес діалектичної взаємодії національних і глобальних суспільних процесів, в межах якого відбувається поступове обмеження національних особливостей суспільних відносин (і відповідних якостей людини) та їх поступове підпорядкування системі глобальних відносин, а також законів і закономірностей такої взаємодії, єдність якої забезпечується національними структурами [1].

Глобалізація сприяє розвитку нової економічної системи, яка містить руйнівний ген, що породжує та примножує значення фактора асиметрії: гіпертрофії ринку цінних паперів, яка не пов'язана з ростом реальної економіки. Нагадаємо, що на всіх етапах розвитку, реальна економіка та її компоненти є основним двигуном економічного зростання. Інші фактори ендегенного та екзогенного середовища визначають вигляд і темпи розвитку (зростання) або його спотворюючи.

Відтворення та раціональне структурування економічної безпеки країни можливо за рахунок поступового виходу з фази глибокого спаду національної економіки, а також всебічна підтримка інвестиційно-інноваційної діяльності.

Розвиток національної економіки та забезпечення її економічної безпеки можливий за рахунок ефективного державного регулювання, яке забезпечується спеціалізованим інструментарієм.

Державне регулювання у макроекономічному середовищі необхідно не тому, що ринкові механізми не справляється із завданням ефективного розподілу ресурсів і забезпечення зростання результатів господарської діяльності при мінімальних витратах й максимальної їх корисності. Ринок як спосіб господарського життя формує об'єктивну даність, яка байдужа до долі окремих представників суспільства або країн у міжнародному середовищі. Тому, ринок, який функціонує без свідомого суспільного регулювання, вирішує завдання з неприйнятними для суспільства соціальними витратами.

Стабілізація, активізація взаємозалежності та взаємовпливу окремих ринкових процесів та сфер діяльності у національній економіці, надає можливість значно змінити якісні та кількісні параметри системи економічної безпеки країни. Також торкаючись ринкових факторів, необхідно зауважити, що при побудові ієрархії індикаторів важливо розрізняти первинні фактори від похідних, вторинних, третинних тощо, тобто результативних факторів, які є результатом дії основних чинників.

Значна кількість науковців, Г. Ткачук, Н. Басюркіна, Т. Васильців, М. Войнаренко, В. Геєць, А. Зайнчковський, О. Ілляшенко, Ю. Сафонов, Є. Масленников, С. Філіппова та інші здебільшого увагу як раз і приділяють розкриттю методології оцінки результативних факторів, що явно недостатньо та може привести до поверхневих висновків про стан економічної безпеки у національному макроекономічному середовищі.

Таким чином, необхідно більше уваги зосередити на діагностиці та дослідженні дії прямих, первинних факторів забезпечення безпеки економічного середовища країни. Одним з найважливіших факторів безпеки економічного середовища країни є стабільне економічне зростання та розвиток. Необхідно погодитися, що системне, логічне визначення та розмежування економічного зростання й економічного розвитку уможливило процес формування та розуміння певних процесів в забезпеченні економічної безпеки національної економіки в умовах глобалізації та трансформації.

О. Головченко зазначала, що «в якості самостійної теорії проблема економічного зростання відокремилася наприкінці тридцятих років XX ст. Саме Дж. М. Кейнс у своїх роботах звернув увагу на роль держави як основного регулятора економічної системи для забезпечення неперервного процесу суспільного виробництва в країні. Надалі питання економічного зростання та розвитку, можливі фактори впливу на індикатори та соціально-економічні чинники стали обов'язковим елементом наукових підходів видатних економістів та науковців. У науковому середовищі існують проблеми теоретичної неузгодженості та певної полярності думок та підходів, не зважаючи на існуючі ґрунтовні наукові праці в сфері економічного зростання та розвитку національної економіки» [2].

Економічне зростання виступає важливою запорукою забезпечення економічної безпеки національної економіки в умовах глобалізації, що також сприяє розвитку країни. Необхідно також враховувати, що параметри економічного зростання зумовлені станом економічної безпеки національної економіки, а стійке економічне зростання, що забезпечує збільшення валового внутрішнього продукту та національного доходу сприяє підвищенню загального економічного потенціалу, багатства суспільства і рівня добробуту у національному суспільстві.

Основні ознаки стійкого зростання національної економіки, які впливають на економічну безпеку країни:

- прогресивне збільшення основних макроекономічних показників;
- належні умови функціонування бізнес-середовища;
- розвиток конкурентоспроможних видів господарювання;
- діджиталізація процесів в системі національної економіки;
- розвиток інвестиційно-інноваційних моделей у стратегічних сегментах національної економіки;
- розвиток інтелектуального капіталу;
- сприяння відповідних інституцій всіх рівнів і ланок зростанню та розвитку національної економіки;
- інтеграція у міжнародні ланцюжки постачання та глобальні фінансові ринки.

Але матеріальною основою розвитку було, є і буде суспільне виробництво та його цілеспрямоване удосконалення. Виробнича господарська діяльність є головним сегментом, а здатність до праці та можливість працювати складають основу життя будь-якої людини.

З точки зору макроекономічної теорії, базовими факторами виробничої господарської діяльності є:

- людський капітал;
- засоби та предмети виробництва;
- фінансовий капітал.

Віднесення фінансового капіталу до основних факторів виробничої господарської діяльності є правомірним, тому що у реальному житті відбувається безперервне цілеспрямоване перетворення капіталу з виробничої форми до грошової. Зауважимо, що відсутність фінансового капіталу може завдати значної шкоди виробничої діяльності, що загрожує зниженням господарської конкурентоспроможності, втратою ринків збуту, скороченням і зупинкою операційної діяльності.

У процес виробничої господарської діяльності взаємодіють всі її фактори, але гарантією сталого зростання результатів операційної діяльності є не просто механічне об'єднання, а високоефективне використання основних факторів виробництва та забезпечення максимальної продуктивності праці, що надасть можливість підтримати й підвищити господарську конкурентоспроможність.

Суттєве значення для виробничої господарської діяльності має якість і доступність основних факторів, які впливають на операційні результати.

Наприклад необоротні активи є основним фактором забезпечення процесу виробництва та включають в себе:

- основні засоби;
- нематеріальні активи;
- довгострокові біологічні активи;
- та інші види активів.

Вони є фундамент будь-якого бізнесу, метою якого є створення продукції з метою задоволення потреб споживачів та отримання запланованого фінансового результату. Саме від того, як необоротні активи сформовані на початку господарської діяльності, як змінюється їх склад, наскільки якісно вони використовуються в операційній діяльності залежить підприємницький успіх або невдача, що у свою чергу впливає на економічну безпеку суб'єкта. Якщо мова йде про людський капітал, то вагоме значення має:

- рівень компетенції робочої сили;
- стан здоров'я працівників;
- рівень задоволеності умовами праці;
- питома вага економічно-активного населення у загальній демографічній структурі національного суспільства та ін.

Говорячи про засоби виробничої господарської діяльності, необхідно відмітити, що в даному аспекті основну роль відіграють кліматичні умови, які визначають наявність і доступність природних ресурсів, ступінь розвитку науково-технічного прогресу та рівень застосування інноваційний розробок.

Щодо ролі фінансового капіталу, то національна економіка на протязі всіх років незалежності відчуває, що брак довгострокових фінансових інвестицій негативно впливає на розвиток та зростання всіх галузей країни.

Таким чином, дослідження забезпечення економічної безпеки національної економіки в умовах глобалізації повинно враховувати не тільки систему показників, які виступають індикаторами бізнес-процесів, але й мультиваріативність впливу факторів, які визначають величину та динаміку змін економічної безпеки країни.

Емпіричне узагальнення та розуміння складної системи факторів, які впливають на господарську діяльність та економічну безпеку суб'єкта й взаємодіють між собою, є запорукою ефективного управління відповідного мікро- й макросередовища.

Саме обґрунтоване дослідження факторів впливу дозволить не тільки прогнозувати зміни основних індикаторів, але й значно підвищити економічну безпеку національної економіки та її сегментної складової.

Економічна безпека суб'єктів господарювання залежить від факторів організаційно-функціонального, вироб-

ничо-технологічного, технічного та соціально-економічного характеру. У даному аспекті фактори є умовою здійснення господарських процесів, а також причини суттєвого впливу на їх стан, що у свою чергу впливає на економічну безпеку суб'єкта.

Вплив взаємопов'язаних факторів на господарську діяльність може бути як позитивним, так і негативним, що суттєво відображається на економічній безпеці суб'єкта.

Теоретико-методичні підходи до класифікації факторів дозволяють виділити окремі групи чинників, які впливають на економічну безпеку суб'єкта: виробничо-економічні фактори; інвестиційно-інноваційні фактори; соціально-економічні фактори.

До складу основних факторів належать чинники, які мають суттєвий вплив на економічну безпеку суб'єкта, інші фактори відносяться до другорядної групи. Відмітимо, що віднесення факторів до першої або другої групи носить достатньо суб'єктивний характер і залежить від ступеню впливу відповідного чинника на економічну безпеку суб'єкта.

До основних факторів зовнішнього середовища, які впливають на економічну безпеку відносяться: стабільність політики уряду; рівень інфляції; стабільність національної валюти; фіскальна політика; грошово-кредитна політика; соціально-економічна ситуація в країні; рівень демократії; нормативно-правове забезпечення господарської діяльності; міжнародні інтеграційні процеси; трудова міграція; рівень тінькової економіки та ін.

До складу факторів внутрішнього середовища, які впливають на економічну безпеку відносяться: структура та ефективність використання людського капіталу; якість та рівень процесу регулювання й управління; організаційно-функціональна структура управління; ефективність використання ресурсів; рівень рентабельності; технологічність; рівень інновацій та ін.

Таким чином, своєчасність виявлення відповідних зовнішніх та внутрішніх факторів впливу на економічну безпеку дозволить швидко реагувати та адаптувати діючу систему інституційного регулювання й управління для підтримання загальної макроекономічної ефективності.

Деякі дослідники відмічали: «проблеми сьогодення: інфляція, безробіття, соціальне забезпечення, дефіцит бюджету, дискримінація, податкові реформи, бідність і нерівність, медичне обслуговування, забруднення довкілля, державне регулювання та децентралізація економіки – сягають своїм корінням у аспекти проблеми ефективного використання обмежених ресурсів», що впливає на економічну безпеку країни [4].

Процес глобалізації значно впливає на економічну безпеку національної економіки та є обов'язковим супровідним компонентом функціонування та розвитку відповідного макроекономічного середовища.

Поступове формування загальносвітової системи, яка побудована завдяки поєднанню національних економік та базується на вільному русі фінансових та інформаційних ресурсів, людського капіталу, на комунікаційному зближенні, модернізації транспортних мереж, впровадженні телекомунікаційних технологій і підвищенні ролі особистості та її інтересів в державі [5].

На забезпечення економічної безпеки національної економіки в умовах глобалізації також впливає становлення і розвиток системи державного регулювання.

У сьогоднішніх трансформаційних умовах система державного регулювання національної економіки охоплює нормативно-правові, організаційно-функціональні, адміністративно-розпорядчі та регулятивно-контрольні заходи державних інституцій, які спрямовані на ство-

рення сприятливих умов для зростання національної економіки та забезпечення її конкурентоздатності й захисту.

Інституційне дослідження дозволяє максимально близько підійти до визначення природи ризиків на основі врахування взаємодії значної кількості факторів, які впливають на поведінку представників суспільства як ринкового, так і неринкового походження, на відміну від класичної теорії, акцентує увагу на співвідношенні попиту та пропозиції, хоча і в ринковій економіці діють державні та громадські інститути.

Додавання у макроекономічну систему неринкових інститутів викликає необхідність забезпечення економічної безпеки, та досягається за рахунок збереження цілісності системи, більшою або меншою узгодженості її структурних сегментів. Так політичні ризики, у сучасних реаліях, мають особливу актуальність, а нестабільність у міжнародному середовищі породжує конфлікти та кризи в окремих регіонах (країнах), які значно сильно відгукуються на інших суб'єктах глобальної економіки, причому відбувається це в режимі реального часу, з тією швидкістю, яку забезпечують сучасні комунікаційні технології та процес діджиталізації.

Пов'язані з цим ризики, поширюються у міжнародному просторі, а отриманий від них збиток, сплачується іншими суб'єктами міжнародної економіки, які далекі від джерел їх походження.

З точки зору генезису методичних підходів до економічної безпеки та ролі системи державного регулювання необхідно підкреслити, що вихід зі світової економічної кризи 1929–1933 років здійснений методами жорсткого державного регулювання в рамках «Нового курсу» президента США Франкліна Рузвельта. Метою даного курсу було здійснення державно-монополістичного регулювання економіки, який дозволив поступово нормалізувати становище в країні, а комплекс реформ 30-х років двадцятого століття відповідав потребам національної безпеки Америки, де основна увага приділялася економічній безпеці.

Таким чином, парадигма економічної безпеки національної економіки вимагає застосування комплементарного підходу для опису об'єктів економічної безпеки.

Комплементарність (доповнюваність), є науковою категорією міждисциплінарного використання, яка широко застосовується у філософії, квантовій теорії, молекулярній біології, генетиці, психології, соціальній та юридичній сферах тощо [6].

Кожний елемент системи економічної безпеки національної економіки має свою мету, визначені завдання, принципи та функції, відрізняється один від одного специфікою оцінки та забезпечення. У цьому випадку комплементарність проявляється у обґрунтованій взаємодоповнюваності та взаємозалежності, на підґрунті якої утворюється інша система більш високого рівня, яка надає більш повне розкриття інформації.

Комплементарність в системі економічної безпеки національної економіки дозволить:

- розширити концептуальну основу забезпечення економічної безпеки національної економіки в умовах глобалізації;
- забезпечити утворення нових зв'язків між комплементарними сегментами системи забезпечення економічної безпеки національної економіки;
- діагностувати стратегічні можливості щодо розробки заходів забезпечення економічної безпеки національної економіки;
- запропонувати нові підходи до оцінки стану та рівня системи економічної безпеки національної економіки;
- забезпечити комплексне індикативне прогнозування економічної безпеки на макрорівні;

– підтримати апіорне, апостеріорне та змішане регулювання, яке збалансує економічну безпеку національної економіки.

Таким чином, державне регулювання економічних процесів у макроекономічному середовищі країни має бути направлено на відновлення оптимальних пропорцій між виробничою діяльністю, обміном, розподілом і споживанням, а забезпечувати економічну безпеку національної економіки в умовах глобалізації повинні інститути прав власності, ринкові важелі, контрактне право тощо.

Глобалізація відкриває певні можливості розвитку для національної економіки, але з іншого – несе загрозу, під тиском монополій та конкурентної боротьби, що впливає на економічну безпеку країни. Тому, система забезпечення економічної безпеки національної економіки в умовах глобалізації повинна передбачити корегування принципів, норм, правил та певних зобов'язань, які впливають на соціально-економічні процеси в країні.

Перманентний процес формування глобального макроекономічного середовища базується на трансформації міжконтинентальних політичних, нормативно-правових та соціально-економічних зв'язків, які повинні підсилити економічну безпеку національної економіки. Зміни у глобальному середовищі, впливають на економічну безпеку національної економіки та мають як позитивні, так й негативні наслідки, які притаманні країнам із нестабільною соціально-економічною системою та нестійким державним регулюванням та управлінням.

Висновки з проведеного дослідження. Запропонована концептуальна основа забезпечення економічної безпеки національної економіки в умовах глобалізації надасть можливість спрогнозувати, своєчасно виявити й оцінити ймовірні загрози та негативні тенденції, які впливають на національну економіку та сприятиме максимально можливому захисту від їхнього впливу, дозволить розробити та оперативно реалізувати заходи щодо їх запобігання та ліквідації негативних наслідків.

Список використаних джерел:

1. Григор'єв Г.С. Теоретико-методологічні засади державного регулювання фінансово-економічних процесів в умовах глобалізації : [моногр.]. Херсон : Олді-плюс, 2017. 380 с.
2. Енциклопедія сучасної України. URL: http://esu.com.ua/search_articles.php?id=3256
3. Богданов А.А. Тектология: Всеобщая организационная наука : В 2-х книгах. Москва : «Экономика», 1989.
4. Макконнелл К.Р., Брю С.Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика / Пер. с 14-го англ. изд. Москва : ИНФРА-М, 2002.
5. Головченко О.Ю. Забезпечення стійкого зростання національної економіки в умовах глобалізації : дисерт. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.03. Одеса, 2020. 244 с.
6. Ткачук Г.О. Економічна безпека підприємств в умовах трансформаційних перетворень : дисерт. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук : спец. 08.00.04. Одеса, 2020. 483 с.

References:

1. Grigoriev G.S. (2017). Theoretical and methodological principles of state regulation of financial and economic processes in the context of globalization: [monograph]. Kherson: Oldi-plus, 380 p.
2. Encyclopedia of modern Ukraine. URL: http://esu.com.ua/search_articles.php?id=3256
3. Bogdanov A.A. (1989). Tectology: General organizational science: In 2 books. Moscow: «Economy».
4. McConnell K.R., Brew S.L. (2002). Economics: principles, problems and policies / Per. from the 14th English. ed. Moscow: INFRA-M.
5. Golovchenko O.Y. (2020). Ensuring sustainable growth of the national economy in the context of globalization: a dissertation. for science. degree of Cand. econ. Science: special. 08.00.03. Odessa, 244 p.
6. Tkachuk G.O. (2020). Economic security of enterprises in terms of transformational transformations: dissertation. for science. degree of Dr. econ. Science: special. 08.00.04. Odessa, 483 p.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

Аннотация. В статье определена сущность термина «глобализация». Исследована фундаментальные основы развития страны и общества. Доказано, что структурирование экономической безопасности страны возможно за счет постепенного выхода из фазы спада национальной экономики. Рассмотрена взаимосвязь процесса глобализации и экономической безопасности национальной экономики. Обосновано значение государственного регулирования в макроэкономической среде. Определены основные признаки устойчивого роста национальной экономики. Дана оценка процесса глобализации. Перечислены базовые факторами производственной хозяйственной деятельности. Определены основные факторы внешней и внешней среды, влияющих на экономическую безопасность. Доказана важность использования применения комплементарной подхода для описания объектов экономической безопасности. Предложено концептуальную основу обеспечения экономической безопасности национальной экономики в условиях глобализации.

Ключевые слова: глобализация, экономическая безопасность, процессы, национальная экономика, трансформация, рыночные отношения, факторы, государственное регулирование.

ECONOMIC SECURITY OF THE NATIONAL ECONOMY: THEORETICAL AND METHODOLOGICAL ASPECTS

Abstract. *Urgency of the research.* Modern development of the national economy requires permanent and comprehensive research that can ensure the economic security of the country at all its structural and functional levels under the influence of globalization. Among the fundamental basis for the development of the country and society is the improvement of the quality of economic security of the national economy, especially in the conditions of transformation, globalization and crisis phenomena in the macroeconomic space. Sustainable economic security of the country is a consequence of the evolution and transformation of domestic economic systems, productive forces and social relations. The main goal of this article is to analyze theoretical and methodological aspects of economic security of the national economy. *Methodology.* This study combines a new theoretical and methodological approach to understanding the basis of economic security of the national economy. *Findings.* Globalization is a process of dialectical interaction of national and global social processes, within which there is a gradual restriction of national features of social relations (and relevant human qualities) and their gradual subordination to the system of global relations, as well as laws and patterns of such interaction. Modern integration processes in the international environment are purposefully powerful and dynamic factors influencing economic security and development of the national economy. In the conditions of permanent transformational conditions and comprehensive strengthening of interdependence in the international investment and innovation space, unstable economic growth of macro indicators, constantly rising cost of energy resources, instability of the international financial system, environmental troubles and social challenges, complicate the national economy. on the economic security of the country. The subject of ensuring the economic security of the country in the context of globalization and transformation is a system of measures of state institutions for supportive, compensatory and regulatory activities aimed at protecting socio-economic interests and creating conditions for dynamic growth, development and efficient functioning of the national economy. Thus, it is necessary to focus more on the diagnosis and study of the direct, primary factors of ensuring the security of the economic environment of the country. One of the most important factors in the security of the country's economic environment is stable economic growth and development. It must be agreed that the systematic, logical definition and delineation of economic growth and economic development allows the process of formation and understanding of certain processes in ensuring the economic security of the national economy in the context of globalization and transformation. *Practical implications.* The proposed conceptual framework for ensuring the economic security of the national economy in the context of globalization will provide an opportunity to predict, identify and assess potential threats and negative trends affecting the national economy and promote maximum protection against their impact, will develop and implement measures to prevent and eliminate negative consequences. *Value (originality).* The concept, in our opinion, is a purposeful system of sound views and phenomena in the macroeconomic space. Therefore, any concept is based on: purpose, objectives, principles, tools, measures, subjects and objects. The main purpose of the concept of the system of economic security of the national economy is to create a methodological basis for the formation of institutional policy for the formation and functioning of the system of regulation and management of economic security of the national economy in the context of globalization.

Key words: globalization, economic security, processes, national economy, transformation, market relations, factors, state regulation.

Шилова Т. О.

*аспірантка кафедри економіки підприємства
та організації підприємницької діяльності
Одеського національного економічного університету*

Shilova Tamara

*PhD Student of the Department of Enterprise Economics
and Entrepreneurship Organization
Odessa National Economics University*

ВПЛИВ СТРУКТУРИ КАПІТАЛУ НА ВАРТІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Анотація. Статтю присвячено дослідженню впливу структури капіталу на вартість підприємств транспортно-логістичної галузі. Подано характеристику основ базових концепцій структури капіталу: «теорії ММ», теорії компромісу, теорії податку на відсоток. Обґрунтовано відмінність між бухгалтерським і підприємницьким прибутком. Наочно продемонстровано, що бухгалтерський прибуток не є першорядним індикатором ефективності господарювання, аргументовано важливість зростання вартості підприємства в якості стратегічного пріоритету сучасної компанії. Проаналізовано п'ять стандартів вартості (справедлива ринкова, ринкова, інвестиційна, внутрішня, справедлива) і два основні підходи до їх визначення: континуаційний і ліквідаційний. Обґрунтовано вплив структури капіталу на вартість підприємства через управлінські рішення, пов'язані з ризик-менеджментом, податковими відносинами, конфліктами інтересів, інформаційної асиметрії тощо. Доведено, що основний вплив на вартість підприємства структура капіталу справляє через драйвери вартості, некоректний підбір яких може сприяти дисбалансу в ланцюжку генерування вартості. Запропоновано системний підхід до відбору драйверів з урахуванням специфіки галузі, ринку і конкретних мікроекономічних умов діяльності компанії.

Ключові слова: вартість підприємства, драйвер вартості, прибуток, ризик, ринкова вартість, справедлива вартість, структура капіталу.

Вступ та постановка проблеми. Сучасне підприємство не є «самотнім кораблем» в «океані» ринку. Воно функціонує як своєрідна система пов'язаних суден, реалізуючи конкретні цілі окремих зацікавлених сторін, очікування яких, на перший погляд, можуть здатися різними. Практика бізнесу показує, що цей дисонанс відчувається за будь-яких обставин. Зрештою, очікування як власників, так і кредиторів можуть бути подібними. Вони розраховують на високу ефективність, яка забезпечує вчасне та в повному обсязі погашення позички, а також виплату дивідендів. Ці очікування безпосередньо впливають на цілі, які переслідують економічні суб'єкти. Однак слід зазначити, що власники та кредитори – не єдині зацікавлені сторони, що висловлюють конкретні очікування щодо підприємств. До таких суб'єктів також належать клієнти, співробітники, місцеві громади, державна адміністрація (наприклад, податкові органи) тощо. У цій ситуації виникає дилема щодо того, чи можна чітко визначити мету підприємства. Інтереси зазначених категорій осіб не завжди сумісні, вони часто взаємовиключні. Наприклад: очікування високої заробітної плати (найманих працівників) призводить до зростання витрат та зниження прибутку, що, в свою чергу, не тільки зменшує вигоди для власників, але й скорочує бюджетний дохід від податку на прибуток. Ця сукупність очікувань часто призводить до постановки багатьох цілей або так званих «пучків цілей». Цілі, які найчастіше згадуються в літературі, включають: досягнення задовільного рівня прибутку, максимізацію продажів, виживання підприємства, утримання запланованої частки ринку, максимізацію винагороди правління, максимізацію вартості підприємства тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. За останні кілька десятиліть проблема формування структури капіталу компанії була предметом численних теоретичних міркувань та емпіричних досліджень. Робота Модільяні

та Міллера [1] («теорія ММ») часто сприймається як початок міркувань щодо ролі та значення формування структури капіталу в контексті вартості підприємства. Пізніші роботи в основному були пов'язані з теорією ММ. Була порушена проблема важливості структури капіталу та його впливу на вартість підприємства, проаналізовано фактори, що формують структуру капіталу, та здійснено пошук оптимальної структури капіталу [2].

Класичні теорії структури капіталу розглядають проблему головним чином у аспекті взаємозв'язку частки власників та кредиторів у фінансуванні, не розрізняючи способів, за допомогою яких власники вносять капітал (шляхом утримання прибутку або додаткового зовнішнього фінансування). Провідна теорія заміщення в цьому відношенні (Теорія компромісу) враховує можливість пошуку відповідних відносин власного капіталу та позикового капіталу, що забезпечують найкращу вартість капіталу (WACC) та найвищу вартість підприємства, розрізняючи податкові пільги (теорія податку на відсотки), позитивний ефект фінансового важеля та витрати на банкрутство. Розширена версія теорії заміщення додатково враховує агентські витрати, пов'язані з суперечливими очікуваннями різних груп інтересів, що змінює точку рівноваги в розумінні оптимальної структури капіталу [3].

Серед вітчизняних науковців, що досліджували проблематику оптимізації структури капіталу підприємства з метою підвищення його вартості, варто назвати Н. Бичкову [4], Ю. Великого, Л. Тешеву [5], А. Вороніна [6] та інших.

Метою статті є визначення впливу структури капіталу на вартість підприємств транспортно-логістичної галузі.

Результати дослідження. Прибуток виконує на підприємстві три основні функції:

1) є остаточним тестом економічних показників бізнесу – вимірює його ефективність та надійність;

2) є винагородою за понесений економічний ризик: лише завдяки можливості досягти досить високих економічних вигод власники капіталу готові ризикувати втратити цей капітал; відсутність прибутку або його неадекватний рівень перешкоджає інвесторам інвестувати в дану фірму;

3) «залучає» капітал, необхідний для впровадження інновацій і майбутнього розвитку підприємства: всі підприємства, незалежно від своєї діяльності, повинні претендувати на рідкісний ресурс, яким є капітал.

Однак прибуток не є однозначною категорією. Бухгалтери розуміють прибуток інакше, ніж інвестори. Перші враховують прибуток у звітному періоді, який зазвичай становить один рік. Це досить короткий період у житті підприємства, який, як правило, не становить окремого економічного досвіду. Зазвичай, це період, що є недостатнім для інвестування, не кажучи вже про вигоди, пов'язані з цією інвестицією, що будуть проявлятися протягом усього періоду її реалізації. У багатьох випадках, на перших етапах життя інвестиції бухгалтерський прибуток є невеликим або навіть становить збиток. Лише тоді, коли виробнича потужність повністю освоєна, прибуток стає помітнішим. Більше того, бухгалтерський прибуток можна порівняно легко збільшити за короткі періоди за рахунок наступних періодів (наприклад, відклавши необхідні ремонтні роботи). Його розмір можна належним чином контролювати за допомогою системи бухгалтерських резервів (наприклад, створення резервів на майбутні витрати або під сумнівну дебіторську заборгованість, що призведе до зменшення бухгалтерського прибутку, тоді як відмова від цих резервів означатиме збільшення бухгалтерського прибутку).

За цих обставин бухгалтерський прибуток не може бути основним критерієм оцінки ефективності функціонування підприємства, так само як не може бути мірою досягнення мети компанії в умовах ринкової економіки. Це стосується як короткострокового, так і довгострокового періоду. Максимізація прибутку як мета підприємства не визначає, яким є найбільш сприятливий взаємозв'язок між поточним і майбутнім прибутками. Власники підприємства очікують винагороди за внесений капітал, адекватної понесеному ризику. Не кожен розмір бухгалтерського прибутку відповідає цим очікуванням. Прибуток після оподаткування, що створюється підприємством, не повинен бути нижчим за рівень, який забезпечує власникам (акціонерам) очікувану норму прибутку. Власники, які отримують вигоди, нижчі від очікуваної норми прибутку, зазнають економічних збитків, оскільки вони не отримують достатньої винагороди за понесений ризик. Економічна втрата може мати місце при позитивному бухгалтерському результаті. Вона становить різницю між очікуваним прибутком і фактичним результатом бухгалтерського обліку, досягнутим, коли останній є нижчим значенням. Якщо, з іншого боку, фактичний рівень бухгалтерського прибутку перевищує очікуваний рівень, то отримується економічний прибуток, який в іноземній літературі часто називають надлишком. Економічний прибуток є джерелом збільшення вартості підприємства та багатства його власників.

Отже, довгостроковою метою компанії є не бухгалтерський прибуток, а зростання вартості компанії. На відміну від зовнішнього вигляду, збільшення вартості є вигідним для всіх інтересантів, пов'язаних з підприємством. Це пояснюється тим, що додати вартість попри нехтування інтересів працівників, клієнтів або постачальників неможливо. Якщо працівники погано оплачуються або з ними погано поводжуються, вони звільняються в пошуках кращої праці. Компанії доведеться наймати

нових співробітників, нести додаткові витрати на рекрутинг і навчання, що збільшить операційні витрати та, відповідно, зменшить її вартість. Чим частіше проводиться заміна робітників, тим важче збільшити вартість. Не можна недооцінювати і споживачів, які мають великий вибір продуктів, товарів і послуг у ринковій економіці. Компанія, яка хотіла б надмірно збільшити ціни або знизити, може легко програти в конкурентній боротьбі. Тоді продажі впадуть, і про збільшення вартості можна буде тільки мріяти. Подібна ситуація трапляється і з постачальниками. Невиконання зобов'язань перед постачальниками часом може призвести до їх втрати. Підприємство втрапить авторитет, йому доведеться закуповувати необхідні матеріали за готівку, часто за вищими цінами. Отже, немає об'єктивної можливості збагатити власників на тривалій основі за рахунок працівників чи інших груп із середовища компанії.

Збільшення вартості компанії також створює додану вартість для соціуму. Економічна діяльність є найважливішим джерелом багатства суспільства. Підприємства, що процвітають та розвиваються, створюють нові робочі місця, генерують нові замовлення на матеріали та енергію, що є рушійною силою розвитку інших підприємств. Збільшення вартості підприємства, пов'язане з його розвитком, дає змогу узгодити суперечливі інтереси. Збільшення обсягів збуту спонукає до модернізації виробництва та технологій, завдяки чому зростає продуктивність праці, що створює основу для збільшення заробітної плати. Тільки менеджмент, орієнтований на збільшення вартості підприємства, дозволяє приймати кращі рішення та досягати більш сприятливих компромісів, незалежно від соціальних умов, у яких функціонує господарюючий суб'єкт. Вартість – це результат реалізації різними ланками підприємств конкретних часткових цілей, починаючи від споживчої вартості продукції та послуг і закінчуючи цінностями для співвласників.

Аналіз сутності вартості підприємства слід розпочати з вибору основних підходів до її визначення. Ці підходи є вартостями: балансовою, відтворювальною, ліквідаційною та вартістю як похідною від кратного прибутку компанії. Балансова вартість підприємства – це вартість активів та зобов'язань з балансу, оцінена відповідно до принципів, включених до стандартів бухгалтерського обліку. Насправді ця вартість може суттєво відрізнятися від ринкової. Різниця є результатом впливу кількох груп факторів, до яких належать:

- вплив інфляції, оскільки оцінка балансу здебільшого ігнорує інфляційні зміни, що відбуваються з дати придбання до дати оцінки, обчисленої для цілей балансу;

- фізичний та моральний знос активів, спричинений ступенем втрати корисної вартості активів внаслідок технічного зносу, збільшення дефектності, фізичної шкоди та ослаблення в результаті їх використання. З іншого боку, моральний знос повинен бути пов'язаний з поступовою втратою вартості активів, спричиненою технологічним прогресом;

- інші джерела (різниці в біржових курсах, різниці в оцінці запасів).

Відтворювальна вартість – це обсяг витрат, які довелось б здійснити для відновлення компанії. Ліквідаційна вартість відноситься до доходу, який можна отримати шляхом продажу підприємства. Вартість як похідна від кратного прибутку компанії стосується кратного отриманого прибутку.

Вартість підприємства також пов'язана з вигодами для інвесторів, які приносять капітал. Тому сутність вартості підприємства тісно корелює з суттю інвестування. На вар-

тість компанії впливають не її історичні фінансові результати, а ті, які будуть досягнуті в майбутньому. Отже, вартість підприємства випливає із суми доходу, який воно буде надавати інвесторам у майбутньому, а не з досягнутих історичних фінансових результатів або лише з ціни, яка може бути досягнута на ринку в даний момент.

В результаті роботи над концепцією вартості підприємства, було виділено п'ять так званих стандартів вартості:

1. Справедлива ринкова вартість, яка відображає ціну, за якою дане підприємство може стати предметом операції купівлі-продажу між бажаними сторонами, хоча жодна з них не діє під примусом, і кожна з них має інформацію, необхідну для прийняття раціональних рішень щодо умов операції.

2. Ринкова вартість, яка відображає найімовірнішу ціну, за якою компанія буде куплена й продана на достатньо конкурентному та відкритому ринку за всіх справедливих умов операцій, а покупець діє раціонально, без будь-яких конкретних стимулів, заснованих на достатній інформації.

3. Інвестиційна вартість відображає вартість для конкретного інвестора, що відповідає його індивідуальним вимогам та уподобанням, а отже, відрізняється від справедливої ринкової вартості та ринкової вартості, що є окремими від характеристик інвестора та стосуються гіпотетичного середнього кредитора.

4. Внутрішня вартість – відображає вартість, що безпосередньо впливає з фактичної здатності приносити дохід власникам, вона відрізняється від інвестиційної вартості тим, що базується на внутрішніх характеристиках, які є результатом внутрішніх властивостей активу.

5. Справедлива вартість означає захист для міноритарних інвесторів.

На додаток до вищезазначених стандартів визначення вартості підприємства, слід також виділити два основних підходи:

- континуаційний;
- ліквідаційний (рис. 1).

У разі континуаційного підходу вартість формується, виходячи з потенціалу та діяльності підприємства. З іншого боку, ліквідаційний підхід застосовується до вартості, яка є результатом чистого доходу підприємства, що припиняє свою діяльність. Існує три різновиди цього підходу:

– загальна вартість активів – становить фіксовану суму, що є результатом ціни, за якою всі активи можуть бути продані;

– вартість сукупності окремих чистих активів – застосовується до суми вартості всіх активів за вирахуванням необхідних зобов'язань та витрат на ліквідацію, що визначається на основі вартості всіх активів, яка є сумою цін, за якими всі вони можуть бути продані окремо;

вартість сукупності окремих чистих активів, що перебувають у примусовій ліквідації, – становить суму вартості всіх активів за вирахуванням необхідних зобов'язань та витрат на ліквідацію, визначену на основі додання вартості всіх активів, що впливає з ціни, за якою вони можуть бути продані окремо, припускаючи, що ліквідація повинна відбутися швидко і є неминучою.

Відправною точкою для раніше представлених концепцій вартості підприємства є універсальне визначення вартості підприємства, яке говорить, що фактична вартість підприємства базується на сумах, дисконтованих з відповідною нормою доходу, яке воно принесе в майбутньому інвесторам, незалежно від форми їх участі – і, отже, не тільки можливого доходу, який буде досягнутий внаслідок функціонування підприємства, а й внаслідок ліквідації, – проте це не прояв історичних фінансових результатів компанії, або лише ціна, яка може бути досягнутою на даний момент на ринку.

Структура капіталу є основною проблемою функціонування сучасного підприємства. Правильний вибір джерел фінансування та ефективне використання залученого капіталу є головними рішеннями учасників ринку. Вони вимагають розгляду у зв'язку, зокрема, з розвитком теорії ринку капіталу, проблемами ризику та ризик-менеджменту, ринковою оцінкою підприємства або основами інвестування. Важливо оцінити, наскільки зміни в структурі капіталу впливають на вибір інвесторів, і, таким чином, визначити ринкову вартість підприємства.

Вибір структури капіталу є головною проблемою прийняття рішень кожного підприємства. Широко представлені в літературі міркування щодо структури капіталу розглядають багато питань, пов'язаних з фінансовим ризиком, оцінкою вартості капіталу, податковими рішеннями, особливостями сучасних фінансових ринків, конфліктом інтересів та асиметрією інформації. Ці міркування виділяють не тільки фактори, що визначають вибір компанії, але й взаємозв'язок між структурою капіталу та вартістю: як з точки зору ринкової вартості, так і економічної вартості.

Особливості сучасних фінансових ринків, різний доступ до інформації, зумовленість прийняття правильних фінансових та інвестиційних рішень, додаткові елементи

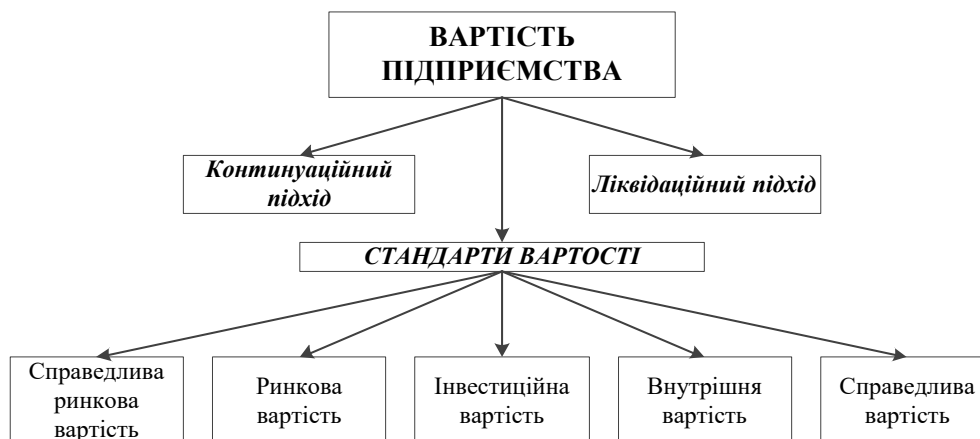


Рис. 1. Теоретичні підходи до сутності вартості підприємства

Джерело: власна розробка автора

ризиків та витрати на асиметрію інформації призвели до іншого підходу до можливості придбання капіталу на ринку, обмежуючи використання іноземного капіталу та прагнення зберегти резерви до отримання позичкового капіталу. Додаткові витрати на асиметрію інформації, фінансовий ризик, який інвестори оцінюють по-різному, стали основою для формування теорії ієрархії вибору джерел фінансування та відходу від класичного розуміння оптимальної структури капіталу. Згідно з цією теорією, підприємства спочатку використовують внутрішні джерела фінансування, потім використовують борговий капітал, а випуск нових акцій є останнім методом залучення капіталу. Підприємства не прагнуть оптимізувати структуру капіталу, використовуючи механізм важелів, а шукають джерела капіталу, які є найбільш доступними в даний момент. Важливо також ізолювати себе від фінансових ринків і мати можливість посилити контроль над активами з боку власника [7].

Кожен підхід до вибору структури капіталу та відносин внутрішнього та зовнішнього фінансування, а також власного та позикового фінансування, вказує на певний спектр можливостей та загроз, однак, із оцінкою умов діяльності компанії та майбутньої ситуації у фінансовій сфері. Остаточною перевіркою правильності зробленого вибору є ринкові оцінки, які визначають формування ринкової вартості та конкурентної позиції компанії на ринку [8].

Чинники, що визначають вибір структури капіталу, незалежно від способу розуміння оптимальної структури, можна оцінити у трьох системах: макроекономічній (включаючи глобальні фактори), галузевій і мікроекономічній. З точки зору процесу залучення капіталу, елементи макросередовища економічного, правового та політичного характеру можуть бути важливими. Чинники макросередовища не залежать від підприємства і породжують систематичний ризик, однак через їхній вплив на вартість капіталу вони повинні бути включені в процес прийняття фінансових рішень. Рішення, пов'язані з вибором структури капіталу, вимагають врахування сектору, в якому працює компанія. Це пов'язано, головним чином, зі структурою активів, характерною для даної діяльності. Підприємства з більшою часткою основних фондів у активах мають ширші переговорні можливості при фінансуванні своєї діяльності із зовнішнім капіталом, але вони менш гнучкі в роботі та гірше пристосовуються до мінливих умов навколишнього середовища. Важливо також враховувати, серед іншого: конкурентні сили сектору, можливості розвитку, структуру попиту та прибутковості.

Внутрішні фактори вибору структури капіталу слід розглядати індивідуально, враховуючи специфічні особливості реальної сфери та пов'язаний з цим операційний ризик. Цей ризик залежить від багатьох чинників, включаючи частку постійних витрат (операційний важіль), волатильність попиту, здатність коригувати ціну продажу до змін виробничих факторів або можливість розробляти нові продукти. Ці особливості впливають не тільки на структуру капітальних потреб, але й на можливість гнучкого пристосування діяльності до ринкової ситуації. Зазвичай обернений взаємозв'язок встановлюється між операційним ризиком і рівнем боргу, що пояснюється можливістю виконання умов для позитивного ефекту фінансового важеля. Використання іноземного капіталу завжди пов'язане з необхідністю враховувати наслідки змін ліквідності, прибутковості та рівня прийняття ризиків [9, с. 25].

Ризик фінансування компанії пов'язаний з процесом оптимізації структури капіталу з точки зору вибору таких співвідношень: власний капітал – позичковий капітал, що забезпечує баланс між рівнем очікуваного доходу та

сумою прийнятого ризику, врахованого власниками, кредиторами та потенційними інвесторами. В Це ситуація, коли ціна акцій та ринкова вартість підприємства є найвищими в даних ринкових умовах. Основна проблема полягає у визначенні межі прибутковості використання іноземного капіталу, враховуючи вже згаданий ефект фінансового важеля та поріг прибутковості іноземного капіталу [10, с. 4].

Вибір ризику – це складні фінансові та інвестиційні рішення для операторів ринку. Ризик інвестора визначає рівень вартості капіталу, а отже, можливість та напрямок розподілу капіталу на підприємстві [11, с. 13–14].

Вартість капіталу – це економічна категорія, яка дозволяє поєднувати інвестиційні рішення з доходами власників і вигодами кредиторів. Її можна розглядати у кількох площинах, беручи до уваги інтереси та вимоги постачальників капіталу (інвесторів), покупців капіталу та потенційних інвесторів, які шукають найбільш вигідні напрями розподілу своїх наявних грошей [12, с. 39–45]. З точки зору постачальників капіталу, вартість капіталу розуміється як очікувана норма прибутку при даному рівні ризику. На думку кредиторів, це, найчастіше, є необхідною нормою прибутковості в результаті оцінки ризику операцій, здійснених у конкретних ринкових умовах. На думку власників, це можна трактувати як мінімальну норму прибутку з очікуванням можливості участі у додатковій економічній та ринковій вартості.

Для тих, хто отримує капітал, вартість капіталу – це норма прибутку, яку очікують постачальники капіталу від їх участі у капіталі в підприємствах з різним ступенем ризику, які фінансуються за допомогою різних складових капіталу. З точки зору потенційних інвесторів, учасників ринку капіталу, вартість капіталу може трактуватися як очікувана норма прибутку, що забезпечує підтримку ринкової вартості підприємства. Однак для цього потрібно припустити, що інвестори на фінансовому ринку реагують на інформацію як про ризик структури капіталу, так і про правильність (ефективність) його використання не лише ретроспективно, але й перспективно (відповідно до теорії ефективного ринку).

Кожен з елементів капіталу підлягає різній оцінці, залежно від методу визначення вигод для постачальників капіталу, рівня передбачуваного ризику та податкових рішень. Вартість позичкового капіталу головним чином залежить від суми необхідних відсотків, їх розподілу в часі, ставки податку на прибуток та тривалості боргових відносин. Для визначення вартості власного капіталу найчастіше використовується модель оцінки капітальних активів (модель CAPM). Ця модель визначається як ринкова модель рівноваги з урахуванням: безризикової норми прибутковості, премії за ризик для фондового ринку та β -коефіцієнта, оціненого на основі регресійного аналізу між нормою прибутковості та ринковою нормою прибутку. Таким чином, коефіцієнт β відображає волатильність курсів акцій даного підприємства проти волатильності всього індексу ринку. Чим більша волатильність ціни акцій відносно ринкового індексу, тим більший ризик і, отже, вища бета-вартість. Кожна структура капіталу відповідає середньозваженій вартості капіталу (WACC), що використовується на практиці для оцінки підприємства та в концепції управління вартістю.

Концепція управління вартістю підприємства поєднує стратегічні рішення з оперативними рішеннями. Загальні прагнення компанії, аналітичні методи та процеси управління підпорядковані максимізації вартості компанії. Це робиться шляхом зосередження процесу прийняття рішень на основних чинниках, що формують вартість

[13, с. 87]. У компанії, яка реалізує концепцію збільшення вартості в управлінських процесах, таких як планування та вимірювання результатів, використовується точний і однозначний показник ефективності – вартість компанії. Його застосування забезпечує менеджмент інформацією, необхідною для ухвалення рішень та дій, що підвищують вартість підприємства.

Корпоративний менеджмент завдяки вартості дозволяє організувати та контролювати всі питання, пов'язані з формуванням вартості компанії, а також у галузі проєктування та впровадження механізмів впливу на цю категорію. Це також дозволяє перетворити всеохоплюючі цілі підвищення вартості у конкретну діяльність організації та мотивації співробітників до ухвалення правильних рішень з точки зору процесів створення вартості [14, с. 53].

Визначення драйверів вартості – це індивідуальний процес, який по-різному відбувається на кожному підприємстві. Корисність цих чинників в управлінні бізнесом зростає, коли їх групують за критерієм впливу на вартість [13, с. 98]. Єдиний сенс полягає у використанні окремого набору – системи носіїв вартості поряд з їх взаємодією. Зміна одного з факторів, що створюють вартість, може зруйнувати всю створену систему, оскільки вона не повинна супроводжуватися аналогічними змінами інших факторів, а отже, це може призвести до дисбалансу в системі носіїв, що створюють вартість. Отже, ідентифіковані

драйвери вартості потрібно час від часу перевіряти, щоби гнучко пристосувати процеси створення вартості на підприємстві до змін, які відбуваються всередині підприємства, особливо у його мікросередовищі.

Висновки. Вибір відповідного набору факторів, що створюють вартість, – драйверів вартості, – є основою для формування циклу створення вартості. Важливо, щоби кожен із виділених факторів, що генерують вартість, був представлений відповідним показником, який дозволить оцінити ступінь його реалізації. Правильно побудовані показники чинників формування вартості повинні складати основу систем оплати праці працівників на всіх рівнях в організаційній структурі підприємства. Одним із аспектів її оцінки є інноваційність організації як ефективність впровадження відповідних організаційних рішень, включаючи системи стимулювання працівників, які беруть участь у реалізації інноваційних проєктів. Вони є важливою ланкою в циклі створення вартості та зумовлюють безперервний процес процесів створення вартості на підприємстві.

В управлінні підприємством значну роль відіграє формування розміру кожного з чинників у наборі факторів вартості на очікуваному бажаному рівні. Не менш важливою процедурою є спостереження за змінами, що відбуваються на підприємстві та в його середовищі, щоби мати можливість систематично вносити сприятливі зміни до складу факторів, що формують вартість підприємства.

Список використаних джерел:

1. Modigliani F., Miller M. The Cost Of Capital, Corporation Finance And The Theory of Investments. *American Economic Review*. 1958. Vol. XLVIII. No. 3. P. 261–297.
2. Myers S.C. Capital structure. *The Journal of Finance*. 1984. Vol. 39. P. 575–592.
3. Jansen M., Meckling W. The Theory of the Firm; Managerial Behavior, Agency Costs and Ownership Structure. *Journal of Financial Economics*. 1976. Vol. 3. No. 5. P. 305–360.
4. Бичкова Н.В. Оптимізація структури капіталу вітчизняних підприємств у контексті підвищення ефективності фінансової діяльності. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2013. Випуск 1(48). С. 16–23.
5. Великий Ю.М., Тешева Л.В., Височин З.В. Управління оптимізацією структури капіталу підприємства. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Випуск 29. С. 68–72.
6. Воронін А.В. Системний підхід до управління вартістю підприємства. *Економіка і організація управління*. 2016. № 3(23). С. 148–155.
7. Jerzemowska M. Analiza teorii kształtowania struktury kapitału w spółkach akcyjnych. Gdańsk, 1996. 123 p.
8. Damodaran A. Applied Corporate Finance. A User's Manual. New York, 2014. 656 p.
9. Gersbach H. The optimal capital structure of an economy. *Economics Working Paper*. 2002. No. 359. 33 p.
10. Andersen T.J. Risk management, capital structure and performance: a Real option perspective. *Global Business & Economics Anthology*. Copenhagen Business School. Frederiksberg, 2005. P. 187–199.
11. Zarządzanie ryzykiem. Red. K. Jajuga. Warszawa, 2018. 384 p.
12. Łukasik G. Strategie finansowania rozwoju współczesnych przedsiębiorstw. Katowice, 2010. 215 p.
13. Copeland, T., Koller, T., Murrin, J. Valuation Measuring and Managing the Value of Companies. 3rd Edition. McKinsey & Company. New York, 2000. 490 p.
14. Szablewski, A., Pniewski, K., Bartoszewicz B. Value Based Management, koncepcje, narzędzia, przykłady. Warszawa, 2008. 712 p.

References:

1. Modigliani F., Miller M. (1958) The Cost Of Capital, Corporation Finance And The Theory of Investments. *American Economic Review*, Vol. XLVIII. no. 3. pp. 261–297.
2. Myers S.C. (1984) Capital structure. *The Journal of Finance*, vol. 39, pp. 575–592.
3. Jansen M., Meckling W. (1976) The Theory of the Firm; Managerial Behavior, Agency Costs and Ownership Structure. *Journal of Financial Economics*, vol. 3, no. 5, pp. 305–360.
4. Bychkova N.V. (2013) Optymizatsiia struktury kapitalu vitchyznianskykh pidpriemstv u konteksti pidvyshchennia efektyvnosti finansovoi diialnosti [Optimization of the capital structure of domestic enterprises in the context of increasing the efficiency of financial activities]. *Visnyk sotsialno-ekonomichnykh doslidzhen*, vol. 1(48), pp. 16–23.
5. Velykii Yu.M., Tiesheva L.V., Vysochin Z.V. (2018) Upravlinnia optymizatsiieiu struktury kapitalu pidpriemstva [Managing optimization of the enterprise capital structure]. *Prychornomorski ekonomichni studii*, vol. 29, pp. 68–72.
6. Voronin A.V. (2016) Systemnyi pidkhid do upravlinnia vartisti pidpriemstva [System approach to value based management]. *Ekonomika i orhanizatsiia upravlinnia*, no. 3(23), pp. 148–155.
7. Jerzemowska M. (1996) Analiza teorii kształtowania struktury kapitału w spółkach akcyjnych. Gdańsk, 123 p.
8. Damodaran A. (2014) Applied Corporate Finance. A User's Manual. New York, 656 p.
9. Gersbach H. (2002) The optimal capital structure of an economy. *Economics Working Paper*, no. 359, 33 p.

10. Andersen T.J. (2005) Risk management, capital structure and performance: a Real option perspective. *Global Business & Economics Anthology*. Copenhagen Business School. Frederiksberg, pp. 187–199.
11. Zarządzanie ryzykiem. Red. K. Jajuga. Warszawa, 2018. 384 p.
12. Łukasik G. (2010) Strategie finansowania rozwoju współczesnych przedsiębiorstw. Katowice, 215 p.
13. Copeland, T., Koller, T., Murrin, J. (2000) *Valuation Measuring and Managing the Value of Companies*. 3rd Edition. McKinsey & Company. New York, 490 p.
14. Szablewski, A., Pniewski, K., Bartoszewicz B. (2008) *Value Based Management, koncepcje, narzędzia, przykłady*. Warszawa, 712 p.

ВЛИЯНИЕ СТРУКТУРЫ КАПИТАЛА НА СТОИМОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

Аннотация. Статья посвящена исследованию влияния структуры капитала на стоимость предприятий транспортно-логистической отрасли. Представлена характеристика основ базовых концепций структуры капитала: «теория ММ», теория компромисса, теория налога на процент. Обосновано различие между бухгалтерской и предпринимательской прибылью. Наглядно продемонстрировано, что бухгалтерская прибыль не является первостепенным индикатором эффективности хозяйствования, аргументирована важность роста стоимости предприятия в качестве стратегического приоритета современной компании. Проанализированы пять стандартов стоимости (справедливая рыночная, рыночная, инвестиционная, внутренняя, справедливая) и два основных подхода к их определению: континуационный и ликвидационный. Обосновано влияние структуры капитала на стоимость предприятия через управленческие решения, связанные с риск-менеджментом, налоговыми отношениями, конфликтами интересов, информационной асимметрией и т.п. Доказано, что основное влияние на стоимость предприятия структура капитала оказывает через драйверы стоимости, некорректный подбор которых может способствовать дисбалансу в цепочке генерирования стоимости. Предложен системный подход к отбору драйверов с учетом специфики отрасли, рынка и конкретных микроэкономических условий деятельности компании.

Ключевые слова: драйвер стоимости, прибыль, риск, рыночная стоимость, справедливая стоимость, стоимость предприятия, структура капитала.

CAPITAL STRUCTURE IMPACT ON THE VALUE OF ENTERPRISES IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS INDUSTRY

Summary. The paper is devoted to the study of the capital structure impact on the value of enterprises in the transport and logistics industry. The urgency of this problem lies in the existence of an unresolved dilemma – what is the main goal of a modern enterprise: to maximize profits or company's value? The author carried out a theoretical and methodological analysis of the problem of elements of a firm's capital influence on various forms of its value. It is presented foundations' characteristic of the basic concepts of capital structure: «MM theory», theory of compromise, theory of interest tax. It is determined the essential differences in the «profit» category within the framework of the study; highlighted the main functions of profit in the context of its impact on the capital structure. It is substantiated the difference between accounting and entrepreneurial profit. It is clearly demonstrated that accounting profit is not the primary indicator of economic efficiency; it is argued the importance of the growth of enterprise value as a strategic priority of a modern company. It is analyzed the socio-economic consequences of increasing the value of an enterprise for society. The article presents a comparative characteristic of approaches to the company's value: balance sheet, reproduction, liquidation and derivative ones, identifies the key features of these types. It is analyzed five standards of value (fair market, market, investment, internal, fair) and two main approaches to their definition: continuation and liquidation. It is substantiated the influence of the capital structure on the enterprise value through management decisions related to risk management, tax relations, conflicts of interest, information asymmetry, etc. The author focuses on the importance of a risk-based approach to the choice of the capital structure. It is proven that the capital structure exerts the main influence on the enterprise value through value drivers, the incorrect selection of which can contribute to an imbalance in the value generation chain. It is proposed a systematic approach to the selection of drivers, considering the specifics of an industry, market and specific microeconomic conditions of the company.

Key words: capital structure, enterprise value, fair value, market value, profit; risk, value driver.

Науковий журнал

**НАУКОВИЙ ВІСНИК
УЖГОРОДСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ**

**Серія
МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ
ТА СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО**

Випуск 32

Коректура • *Бабич В. І.*

Комп'ютерна верстка • *Удовиченко В. О.*

*Засновник видання – Факультет міжнародних економічних відносин
Ужгородського національного університету*

Заснований у 2014 році. Виходить 6 разів на рік.

Адреса редакції:

88000, Україна, м. Ужгород, вул. Університетська 14, каб. 510
Факультет міжнародних економічних відносин,
Ужгородський національний університет
Телефон редакції: +38 (097) 085 34 95
Електронна пошта редакції: editor@visnyk-econom.uzhnu.uz.ua
Сторінка наукового журналу: www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua

Формат 64x84/8. Гарнітура Times New Roman.

Папір офсет. Цифровий друк. Ум. друк. арк. 14,42.

Підписано до друку 21.09.2020 р. Замов. № 1020/275. Наклад 100 прим.

Надруковано: Видавничий дім «Гельветика»

88000, Україна, м. Ужгород, вул. Митрака, 25

Телефони: +38 (048) 709 38 69, +38 (095) 934 48 28, +38 (097) 723 06 08

E-mail: mailbox@helvetica.com.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи

ДК № 6424 від 04.10.2018 р.