

УДК 33.025:338.47

О.М. Парубець, канд. екон. наук

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

**СИСТЕМОЛОГІЯ ЕКОНОМІЧНИХ ІНСТРУМЕНТІВ РЕГУЛЮВАННЯ
МЕРЕЖЕВОЇ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ****Е.Н. Парубець**, канд. екон. наук

Национальный авиационный университет, г. Киев, Украина

**СИСТЕМОЛОГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИНСТРУМЕНТОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ
СЕТЕВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ****Olena Parubets**, PhD in Economics

National Aviation University, Kyiv, Ukraine

**SYSTEMOLOGY OF ECONOMIC INSTRUMENTS IN STUDYING NETWORKING
OF TRANSPORTATION COMPANIES**

В умовах недосконалої моделі функціонування ринку транспортних послуг, неадекватної сучасним реаліям системи регулювання діяльності суб'єктів транспортної діяльності, відсутності системних фундаментальних досліджень у сфері економічного інструментарію сприяння входженню транспортних підприємств до складу різноманітних мережових структур гальмує механізми конкурентоспроможного та інноваційного розвитку останніх. У зв'язку з цим виявлено систему економічних інструментів та обґрунтовано їх якісний і кількісний вплив на формування й розвиток мережової взаємодії підприємств різних видів транспорту.

Ключові слова: економічні інструменти, мережова взаємодія, підприємства транспорту, вплив, конкурентоспроможність, регулювання.

В условиях несовершенной модели функционирования рынка транспортных услуг, неадекватной современным реалиям системы регулирования деятельности субъектов транспортной деятельности, отсутствие системных фундаментальных исследований в области экономического инструментария содействия входжению транспортных предприятий в состав различных сетевых структур тормозит механизмы конкурентоспособного и инновационного развития последних. В связи с этим выявлено систему экономических инструментов и обосновано их качественное и количественное влияние на формирование и развитие сетевого взаимодействия предприятий различных видов транспорта.

Ключевые слова: экономические инструменты, сетевое взаимодействие, предприятия транспорта, влияние, конкурентоспособность, регулирование.

In the condition of functional imperfection of the transport services market, of regulation of the transport that is inadequate to modern realities, of the lack of basic research in the field of economic instruments promoting the entry of transport companies to various network structures, slows competitiveness mechanisms and innovative development of the latter. In this regard, the article reveals a system of economic instruments and proves their qualitative and quantitative impact on the formation and development of networking in companies of different kinds of transport.

Key words: economic instruments, networking, transport enterprises, influence, competitiveness, regulation.

Постановка проблеми. Висока ступінь нестабільності ринкового середовища функціонування транспортних підприємств, безпосередня залежність результатів їх діяльності від показників функціонування суб'єктів господарювання інших галузей, проблеми обмеженості ресурсів, що споживаються у транспортному процесі, постійне оновлення транспортних, інноваційних та інформаційних технологій, загострення конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг обумовлює необхідність пошуку більш ефективних форм взаємодії, заснованих на мережових підходах і моделях.

Мережеві моделі організації бізнесу набувають активного розвитку серед різноманітних форм і видів господарських систем, при цьому в галузі транспорту їх організація потребує подальшого теоретико-методологічного обґрунтування і виявлення специфічного економічного інструментарію здійснення процесів їх створення й ефективного функціонування.

Дослідження мережової взаємодії підприємств транспорту знаходиться на стику декількох наукових дисциплін, а саме філософії, економіки, соціології, менеджменту, фінансів, кібернетики, математики, маркетингу, синтез окремих положень і висновків яких дозволяє визначити економічний інструментарій розвитку мереж і мережових структур на транспорті.

Економічні інструменти мають певні суттєві переваги порівняно з методами прямого адміністративного впливу, є більш гнучкими та багатоцільовими.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема використання економічних інструментів у різних сферах економічної діяльності присвячені праці багатьох учених, а саме О.Ф. Балацького, Г.Л. Баяндурян, Т.А. Васильєва, Б.М. Данилишина, М.І. Долішнього, А.О. Єпіфанова, С.М. Живайкіна, Л.В. Кривенко, Ю.М. Мельника, Н.В. Пахомової, І.М. Синякевича та ін. Однак недостатньо висвітленими залишаються питання використання економічного інструментарію для транспортних підприємств у складі мережевих структур.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Для теоретичного обґрунтування засад мережевої взаємодії підприємств транспорту необхідно здійснити системологію економічних інструментів регулювання таких процесів.

Метою статті є виявлення системи економічних інструментів та обґрунтування їх якісного і кількісного впливу на формування й розвиток мережевої взаємодії підприємств різних видів транспорту для підвищення ефективності їх функціонування.

Виклад основного матеріалу. Загальновідомим є факт, що мережеві структури передбачають застосування ринкових механізмів. Для цілісного осмислення процесів мережізації підприємств транспорту застосовуються різноманітні економічні інструменти, які здійснюють якісний і кількісний вплив на ефективність створення мережевих структур на транспорті [1].

В економічній літературі відсутнє єдине тлумачення терміна «економічний інструмент», що ускладнює сферу їх практичного застосування. Для розуміння впливу економічних інструментів на діяльність транспортних підприємств розглянемо етимологію цього поняття.

У більшості випадків під словом «інструмент» розуміють пристрій, за допомогою якого людина здійснює вплив на інші об'єкти. Мета застосування інструменту – посилити вплив або здійснити дію, яка за інших умов неможлива.

Останнім часом, крім уречевленої форми, інструменти отримали нову, не уречевлену форму, особливо в суспільних науках. Так, з'явилися фінансові, економічні, мотиваційні та інші інструменти. Однак мета їх застосування не змінилася – посилити або здійснити вплив суб'єкта управління на об'єкт.

Спільним елементом усіх економічних інструментів є те, що вони домагаються змін або впливу на поведінку об'єктів через вплив на ринкові сигнали. Економічні інструменти є засобом оцінювання витрат, понесених у процесі здійснення транспортної діяльності й отримання більш точних ринкових сигналів.

Економічні інструменти протиставляються системі прямого управління і контролю, однак на практиці вони часто діють спільно і визначаються як ринкові, тому що орієнтовані на поліпшення економічної ефективності розподілу та використання мережевих ресурсів, змінюючи при цьому поведінку транспортних підприємств. Ці інструменти впливають на прийняття рішень стосовно здійснення мережевої взаємодії або через механізми ціноутворення, або за рахунок зміни економічної привабливості конкретних дій. Переважно, вони виступають як різного роду стимули або санкції, що надаються або стягуються відповідно до діючого нормативно-правового поля.

Правильно розроблена система економічних інструментів пропонує широкі можливості для ефективного розвитку мережевої взаємодії транспортних підприємств.

Класифікація економічних інструментів, наведена у працях різних учених, переважно, залежить від сфери їх застосування. Так, Л.Г. Мельник до економічних інструментів відносить ціни ресурсів, економічні вигоди, перерозподільні платежі та виплати [2].

Н.В. Пахомова вважає, що до економічних інструментів відносяться природно-ресурсні платежі, платежі за забруднення довкілля, екологічні податки, страхування екологічних ризиків [3].

На думку В.І. Срібного, економічними інструментами є допоміжні засоби – стандарти і норми; асоційовані засоби – адміністративні податки, фондоутворюючі податки і платежі; обов'язкове страхування ризиків; важелі економічного стимулювання – цінова диференціація, податки на продукти і вироби, заставні системи [4].

П.П. Масленніков та О.Ф. Черненко ототожнюють економічні інструменти з ринковими [5], а на відміну від цих авторів С.М. Живайкін вважає, що економічні інструменти є складовою частиною ринкових поряд з технологічними, маркетинговими, інформаційними, соціальними [6].

У сучасних умовах господарювання розвиток мережевої взаємодії транспортних підприємств неможливий без використання економічних інструментів регулювання, що запроваджуються як на мікро-, так і на макрорівні. Під економічними інструментами мережевої взаємодії транспортних підприємств будемо розуміти набір різноманітних методів, важелів, за допомогою яких здійснюється вплив, спрямований на реалізацію ними досягнення спільних цілей та стратегій розвитку, а також сумісного використання мережевих ресурсів і результатів діяльності.

Розглядати економічні інструменти будемо з позицій системного підходу, який дозволяє проводити їх аналіз з урахуванням діючої системи взаємозв'язків між мережевими партнерами.

Види економічних інструментів регулювання мережевої взаємодії підприємств транспорту згідно з системним підходом наведено на рис.

Система економічних інструментів розглядається як сукупність трьох підсистем – інструментів господарювання, інструментів управління та інструментів влади. Водночас ці підсистеми поділяються на групи інструментів якісного та кількісного впливу.

Економічні інструменти на транспорті з метою поглиблення міжнародного транспортного співробітництва в основному розроблялися і реалізовувалися у країнах Організації економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР). Досвід групи країн-членів цієї організації з ефективного використання важелів економічних інструментів для регулювання транспортної діяльності застосовується й іншими країнами світу. Однак останнім часом спостерігається тенденція використання потенціалу власних економічних інструментів для розширення меж транспортного співробітництва країн, що не входять до складу ОЕСР. Це дозволяє досягти дві цілі – здійснювати ефективне господарювання транспортних підприємств та сприяти підвищенню податкових надходжень. Такі інструменти також застосовуватися для вирішення багатьох поточних економічних, соціальних та екологічних проблем, пов'язаних з функціонуванням транспорту. Розробляючи системи таких інструментів для регулювання діяльності національних підприємств транспорту, необхідно враховувати накопичений у міжнародній практиці позитивний і негативний досвід їх використання.

Необхідно також зупинитися на розгляді обмежень використання економічних інструментів, які можуть суттєво зменшити привабливість їх застосування в певних ситуаціях. Наприклад, зменшення дотацій на залізничному транспорті може викликати зростання вартості пасажирських перевезень, що призведе до негативних соціально-економічних явищ; реакція на збільшення податків і зборів спровокує ухилення від їх сплати і появу тіньових схем.

Особливістю економічних інструментів є те, що вони встановлюють тільки межі, в яких кожен партнер мережевої взаємодії робить свій власний вибір. Такі реакції не можуть бути точно передбачені, отже, використанню економічних інструментів може знадобитися кілька коригувань, щоб досягти поставленої мети. Так, зростання цін на паливо, наприклад, дає тільки невелике скорочення попиту на нього в короткостроковій перспективі та стає більш еластичним у довгостроковій.

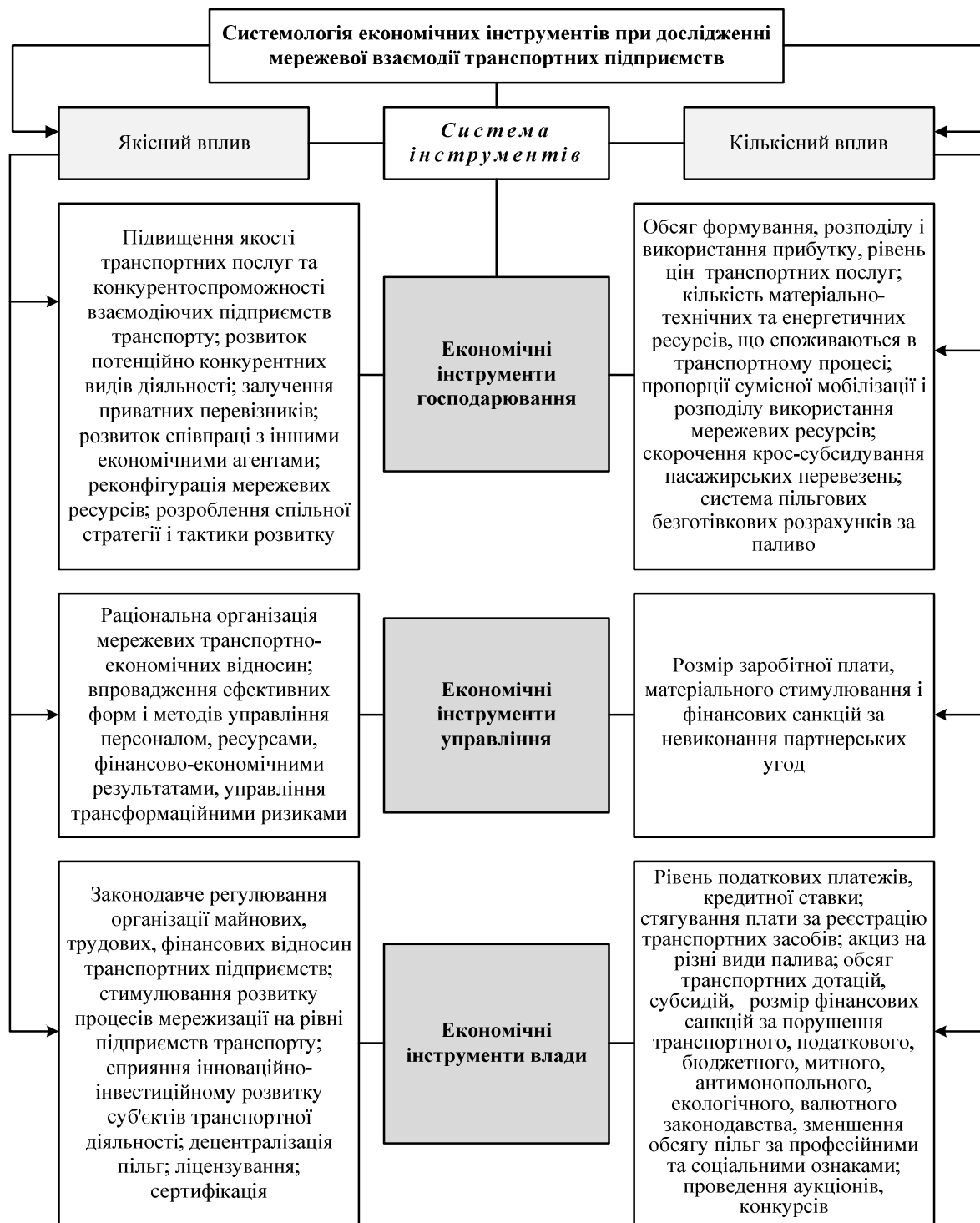


Рис. Системний підхід до економічних інструментів мережевої взаємодії транспортних підприємств

Незважаючи на великий потенціал для ефективного розвитку, економічні інструменти можуть іноді знижувати показники результативності мережевої взаємодії транспортних підприємств. Це може відбуватись у випадку реалізації програм охорони навколишнього середовища, зменшення шкідливих викидів транспорту в атмосферне повітря, водний басейн завдяки оновленню рухомого складу та впровадженню енергозберігаючих технологій. Так, у країнах Європи стимулюють перехід до автомобільного біопалива другого покоління, що не потребує у процесі виготовлення використання харчових культур та земель аграрного призначення [6].

Підприємства транспорту можуть доповнити перелік економічних інструментів угоди про співпрацю. Враховуючи вищевказані міркування, економічні інструменти повинні бути вбудовані у стратегії мережевої взаємодії транспортних підприємств, спираючись на інструменти, розроблені органами державної влади та місцевого самоврядування, що забезпечить їх сталий розвиток у майбутньому.

Саме підприємства, об'єднані у мережеві транспортні структури, відчуючи вплив державних економічних інструментів, можуть отримувати конкурентні переваги за рахунок сумісного подолання еколого-економічних та соціальних проблем. Цим підприємствам простіше одержувати державну допомогу, кредити, перемагати у різноманітних тендерах і аукціонах тощо [8].

Висновки і пропозиції. Впровадження економічних інструментів у межах сталого розвитку мережевої взаємодії підприємств транспорту потребує відповідних стратегічних дій та рішень, основними серед яких є:

1. Встановлення економічних і соціальних цілей використання економічних інструментів. Важливо ініціювати процес обговорення за участю зацікавлених партнерів, основних груп з осіб, що приймають рішення.

2. Оцінювання доцільності використання економічних інструментів. Необхідно проаналізувати наявні особливі економічні та політичні умови, а також визначити економічні інструменти, що вже використовуються. Якщо мережева взаємодія має міжнародний характер, то важливо визначити умови використання різних економічних інструментів у кожній країні окремо для їх подальшого узгодження.

3. Вибір відповідного економічного інструменту і його різновидів, необхідних для досягнення цілей. Необхідно розглянути технічну можливість використання тих чи інших економічних інструментів, визначити, які заходи треба стимулювати та на шляху реалізації яких треба створити перешкоди.

4. Формулювання організаційних вимог до реалізації та контролю за використанням економічних інструментів. Для реалізації цього потрібно передбачати у мережевій транспортній структурі підрозділи, відповідальні за планування, здійснення й управління використанням економічних інструментів, основною перешкодою на цьому шляху є поділ повноважень між багатьма учасниками мережевого об'єднання, а також відсутність координації дій між ними.

5. Визначення обсягів та джерел фінансування і розподілу доходів. Потрібно проаналізувати фінансову складову проектів мережевої взаємодії, а також створити відповідні механізми розподілу ресурсів, доходів, відповідальності.

6. Розрахунок періоду впровадження економічних інструментів регулювання мережевої взаємодії, враховуючи специфіку діяльності підприємств окремих видів транспорту, що входять до складу мереж.

7. Випробування використання окремих економічних інструментів, тестування та оцінювання результатів.

8. Трансформація економічних інструментів відповідно до результатів оцінювання.

9. Контроль і коректування заходів щодо використання економічних інструментів.

10. Поширення інформації щодо результатів використання певних економічних інструментів серед усіх учасників мережевої взаємодії.

Наведені дії дозволять використовувати чітко визначений спектр економічних інструментів для отримання конкурентних переваг партнерів мережевої взаємодії.

Список використаних джерел

1. *Парубець О.М.* Фінансово-економічні інструменти управління мережевою взаємодією підприємств транспорту / О. М. Парубець // The International Scientific and Practical Congress of Economists and Lawyers "The genesis of genius", professional scientific publication. – ed. dep.:

Geneva (Switzerland), Minsk (Republic of Belarus), Odessa (Ukraine), St. Petersburg (Russian Federation), 2014. – Vol. 2. – P. 130–133.

2. Мельник Ю. М. Адміністративні та ринкові інструменти забезпечення сталого розвитку регіону / Ю. М. Мельник // Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – Вип. 19.15. – С. 70–76.

3. Пахомова Н. В. Экологический менеджмент / Н. В. Пахомова, А. Эндерс, К. Рихтер. – СПб. : Питер, 2003. – 544 с.

4. Срибный В. И. Экономические инструменты обеспечения экономики-экологической безопасности / В. И. Срибный // Культура народов Причерноморья. – 2008. – № 140. – С. 102–103.

5. Масленников П. П. О термине «рыночные инструменты» в обеспечении конкурентоспособности предприятия [Электронный ресурс] / П. П. Масленников, А. Ф. Черненко // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 1. – Режим доступа : <http://www.science-education.ru/107-8232>.

6. Живайкин С. Н. Развитие современных рыночных инструментов как основа повышения конкурентоспособности автотранспортных услуг / С. Н. Живайкин // Известия СГУ. Серия “Экономика. Управление. Право”. – 2012. – Т. 12, вып. 1. – С. 80–84.

7. Куюн С. Спирт у бак, або Проблема-2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://gazeta.dt.ua/energy_market/spirt-u-bak-abo-problema-2014-.html.

8. Данилишин О. Сучасні інструменти грошово-кредитної політики як важливий чинник забезпечення економічного зростання в Україні / О. Данилишин // Регіональна економіка : наук.-практ. журнал НАН України. – Львів : Ін-т регіон. дослідж. НАН України, 1996. – № 2. – С. 151–159.