

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МУКАЧІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ЕКОНОМІКА ТА СУСПІЛЬСТВО

Електронне наукове фахове видання
Випуск 7

Мукачево
2016

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Головний редактор:

Стегней Маріанна Іванівна, доктор економічних наук, доцент, декан факультету економіки управління та інженерії Мукачівського державного університету.

Заступник головного редактора:

Іртищева Інна Олександрівна, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри менеджменту Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова.

Відповідальний секретар:

Лінтур Інна Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів Мукачівського державного університету.

Члени редакційної колегії:

Щербан Тетяна Дмитрівна, доктор психологічних наук, професор, заслужений працівник освіти України, ректор Мукачівського державного університету.

Гоблик Володимир Васильович, доктор економічних наук, кандидат філософських наук, доцент, заслужений економіст України, перший проректор Мукачівського державного університету.

Реслер Марина Василівна, доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри обліку та оподаткування Мукачівського державного університету.

Нестерова Світлана Василівна, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів Мукачівського державного університету.

Agata Malak-Rawlikowska, dr inż., Wydział Nauk Ekonomicznych Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego (м. Варшава, Польща).

Клеменс Будзовський, Ph.D., професор економіки, канцлер Краковської академії імені Анджеля Фрича Моджевського (м. Краків, Польща).

Стройко Тетяна Володимирівна, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародної економіки та менеджменту освіти Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського.

Лагодієнко Володимир Вікторович, доктор економічних наук, професор, професор кафедри маркетингу, підприємництва і торгівлі Одеської національної академії харчових технологій.

Шапошников Костянтин Сергійович, доктор економічних наук, професор, декан факультету економіки та менеджменту Херсонського державного університету.

Язлюк Борис Олегович, доктор економічних наук, доцент, декан факультету аграрної економіки і менеджменту Тернопільського національного економічного університету.

Дейнеко Людмила Вікторівна, доктор економічних наук, професор, завідувач відділу промислової політики Інституту економіки та прогнозування Національної академії наук України.

Левковська Людмила Володимирівна, доктор економічних наук, старший науковий співробітник, завідувач відділу економічних проблем водокористування Інституту економіки природокористування та сталого розвитку Національної академії наук України.

Мінакова Світлана Михайлівна, доктор економічних наук, доцент, доцент кафедри системного аналізу та логістики Одеського національного морського університету.

Войт Сергій Миколайович, доктор економічних наук, генеральний директор «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод імені О.М. Макарова».

Паук Маріанна Іванівна, кандидат економічних наук, головний економіст бюджетного відділу фінансового управління Мукачівської РДА.

Vladimir Gozora, Dr.h.c. prof. trx.h.c. prof. Ing., PhD – директор інституту економіки та управління Вищої школи економіки та менеджменту в державному управлінні у Братиславі (м. Братислава, Словаччина).

Видання входить до «Переліку електронних фахових видань, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук» на підставі Наказу МОН України від 9 березня 2016 року № 241

**Рекомендовано до поширення в мережі інтернет Вченою радою
Мукачівського державного університету
(Протокол № 8 від 15.12.2016 р.)**

Журнал включено до міжнародної наукометричної бази
Index Copernicus (ICV 2015: 35.93)

Сайт видання: www.economyandsociety.in.ua

СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

УДК 338.47:656

Пріоритетність альтернативних підходів щодо розвитку автомобільної інфраструктури

Ачкасова С.А.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри управління фінансовими послугами
Харківського національного економічного університету імені Семена Кузнеця

Федорук М.Е.

студентка
фінансового факультету
Харківського національного економічного університету імені Семена Кузнеця

У статті досліджено сучасний стан розвитку автомобільної інфраструктури. Розглянуто об'єкти автомобільної інфраструктури. Запропоновано альтернативи розвитку автомобільної інфраструктури. З'ясовано, що найкращою альтернативою розвитку є створення кластера автомобільної інфраструктури, визначено його основних учасників.

Ключові слова: автомобільний транспорт, автомобільна інфраструктура, кластер.

Ачкасова С.А., Федорук М.Э. ПРИОРИТЕТНОСТЬ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ПОДХОДОВ ПО РАЗВИТИЮ АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В статье исследовано современное состояние развития автомобильной инфраструктуры. Рассмотрены объекты автомобильной инфраструктуры. Предложены альтернативы развития автомобильной инфраструктуры. Выяснено, что наилучшей альтернативой развития является создание кластера автомобильной инфраструктуры, определены его основные участники.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, автомобильная инфраструктура, кластер.

Achkasova S.A., Fedoruk M.E. PRIORITY ALTERNATIVE APPROACHES TO DEVELOPMENT THE AUTOMOTIVE INFRASTRUCTURE

The article studies the modern condition of development of road infrastructure. The automotive infrastructure objects are considered. The alternatives of the development of automotive infrastructure are proposed. Founded, that the best alternative to development is the creation of a cluster of automotive infrastructure, identifies its main participants.

Keywords: automotive transport, automotive infrastructure, cluster.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Розвиток автомобільного транспорту є важливим компонентом стратегії України в умовах європейської інтеграції. Галузь автомобільного транспорту в Україні загалом задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, проте рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають сучасним вимогам. Також автомобільний транспорт є основною складовою автомобільної інфраструктури та є привабливим з точки зору капітальних інвестицій. Для забез-

печення цінової доступності послуг галузь демонструє найвищу цінність для користувачів серед інших видів транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку автомобільної інфраструктури приділяли увагу такі вітчизняні й іноземні вчені, як П. Беленький [1], Н. Внукова [2], С. Кропельницька [3], В. Куйбіда [4], Н. Мікула [5], С. Соколенко [6].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Однак не досить розроблені питання визначення альтернативних підходів щодо розвитку автомобільної інфраструктури, а також не визначена їх пріоритетність, що доводить актуальність теми дослідження.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є визначення пріоритетності альтернативних підходів щодо розвитку автомобільної інфраструктури в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Автомобільна інфраструктура складається з сукупності об'єктів (підприємств, закладів), що займаються ремонтом, будівлею та реконструкцією, а також експлуатаційним утриманням доріг, мостів та інших дорожніх шляхів. Також до її складу входять автомобільні дороги, автомагістралі, вулиці, складські та ремонтні заклади, вантажні термінали і рухомий склад транспорту, місця для паркування.

Автомобільний транспорт є основною складовою автомобільної інфраструктури та є привабливим з точки зору капітальних інвестицій. Для забезпечення цінової доступності послуг галузь демонструє найвищу цінність для користувачів серед інших видів транспорту.

Для забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі автомобільного транспорту та підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення Кабінетом Міністрів України розроблено Транспортну стратегію України на період до 2020 року [7]. Одними з основних

напрямів реалізації цієї Стратегії, що стосуються розвитку автомобільної інфраструктури, є забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг, насамперед автомагістралей та обходів населених пунктів; упровадження транспортних засобів, сервісні, технічні та економічні показники експлуатації яких відповідають сучасним європейським вимогам до безпечності, екологічності та енергоефективності транспорту.

До пріоритетів розвитку автомобільного транспорту слід віднести створення умов для провадження діяльності на ринку транспортних послуг; підвищення безпеки дорожнього руху; запровадження міжнародних екологічних норм «ЄВРО-6» для транспортних засобів і моторних палив. Для того щоб галузь автомобільного транспорту розвивалася більш швидкими темпами, доцільно сформулювати систему забезпечення розвитку автомобільної інфраструктури та визначити її передумови. Головною метою формування системи забезпечення розвитку автомобільної інфраструктури авторами визначено підвищення конкурентоспроможності галузі та рівня фінансового забезпечення її розвитку, підвищення якості транспортних засобів, застосування сучасних транспортних технологій.

Таблиця 1

Пріоритетність альтернативних підходів щодо розвитку автомобільної інфраструктури

Критерій	A1 – реалізувати транзитні можливості країни, інтегрувати в світовий транспортний простір	A2 – знизити негативний вплив транспортної системи на навколишнє середовище	A3 – стандартизувати якість і забезпечити доступність транспортних послуг населенню	A4 – створити кластер автомобільної інфраструктури	A5 – підвищити рівень безпеки транспортної галузі	Коефіцієнт вагомості
A1 – реалізувати транзитні можливості країни, інтегрувати в світовий транспортний простір	7,00	5,00	1,00	0,14	3,00	0,24
A2 – знизити негативний вплив транспортної системи на навколишнє середовище	0,33	1,00	0,20	0,20	2,00	0,08
A3 – стандартизувати якість і забезпечити доступність транспортних послуг населенню	1,00	3,00	0,14	0,14	3,00	0,11
A4 – створити кластер автомобільної інфраструктури	7,00	5,00	7,00	1,00	5,00	0,50
A5 – підвищити рівень безпеки транспортної галузі	0,33	0,50	0,33	0,20	1,00	0,07

Для досягнення поставленої мети авто-рами встановлено пріоритетність запропонованих альтернатив розвитку автомобільної інфраструктури, що наведено в табл. 1.

З огляду на напрями змін автомобільної інфраструктури виокремлено такі альтернативні підходи (табл. 1): А1 – реалізувати транзитні можливості країни, інтегрувати в світовий транспортний простір; А2 – знизити негативний вплив транспортної системи на навколишнє середовище; А3 – стандартизувати якість і забезпечити доступність транспортних послуг населенню; А4 – створити кластер автомобільної інфраструктури; А5 – підвищити рівень безпеки транспортної галузі. Із використанням методу аналізу ієрархій Т. Сааті здійснено відбір найкращої альтернативи та отримано результуючий вектор пріоритетів.

З табл. 1 видно, що найбільш значимими для обґрунтування вибору альтернатив покращення автомобільної інфраструктури є створення автомобільного кластера (коефіцієнт вагомості становить 0,5), що є предметом подальшого дослідження; на другому місці знаходиться реалізація транзитних можливостей країни, інтеграція в світовий транспортний простір (0,24); на третьому – стандартизація якості і забезпечення доступності транспортних послуг населенню (0,11).

Найважливішим показником діяльності кластерів є їх висока конкурентоспроможність на світовому ринку. Тому кластерний розвиток країни є однією з характерних ознак сучасної інноваційної економіки. Крім того, кластери є комбінацією конкуренції та кооперації таким чином, що об'єднання в одних сферах допомагали успішно вести конкурентну боротьбу в інших [5].

Під кластером автомобільної інфраструктури слід розуміти сконцентровану на певній території групу взаємозалежних підприємств, організацій і компаній, що спеціалізуються на розвитку автотранспортної інфраструктури, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій, що активно взаємодіють із споживачами автотранспортного сервісу і забезпечують конкурентні переваги відповідних територій. Кластер може включати підприємства і організації, обслуговуючі об'єкти автомобільної інфраструктури [8]. Кластери, як підтверджує світовий досвід функціонування таких структур, більш ефективно та раціонально використовують наявний капітал, допомагають підприємствам, що входять у кластер, економніше витрачати ресурси та контролюють цілеспрямованість і стратегічність використання залучених інвестицій, прискорюють спеціалізацію,

підвищують якість продукції та зростання обсягів виробництва, поділяють ринок на сегменти, збільшують асортимент продукції і створюють нові підприємства, прискорюють впровадження нових технологічних процесів, мінімізують зайві виробничі потужності та оптимально розподіляють прибутки і витрати між членами кластера [9].

Усі конкурентні переваги такої організаційної форми виробництва з різними рівнями локалізації дають максимальний ефект через мінімізацію видатків порівняно з окремо наявними виробниками, що нерідко не витримують конкуренції на локальних та національних ринках з боку сильніших бізнес-одиниць чи іноземних компаній і згортають діяльність. Головною умовою під час створення кластера є гармонізація інтересів всіх його учасників.

Для обґрунтування доцільності впровадження кластерних ініціатив у автомобільній інфраструктурі проведено SWOT-аналіз. Аналізу підлягали сильні сторони (Strength), слабкі сторони (Weakness) внутрішнього середовища, а також можливості (Opportunities) і загрози (Threats) зовнішнього середовища кластера. Результати отриманого SWOT-аналізу показали, що створення кластера приведе до значних можливостей в автомобільній інфраструктурі. Основною метою кластерної ініціативи є підтримка інтеграції її членів до глобальних ланцюгів вартості в автомобільній промисловості, а також покращення асортименту та якості продукції та послуг, що виробляються членами кластера.

Із використанням методу аналізу ієрархій у програмному продукті Microsoft Office Excel проаналізовано можливості та загрози, а також визначено вектори пріоритетів для кожної зі сторін, щоб визначити найбільш впливові, запропоновано використання шкали Т. Сааті [10]. Вектори пріоритетів за критерієм «Можливості» наведено на рис. 1.

Отже, найбільш впливовим пріоритетом (рис. 1), згідно з розрахунками, є розвиток та зміцнення окремих суб'єктів автомобільної інфраструктури, а саме автомобільного та страхового ринку. Індекс узгодженості під час визначення векторів складає 0,45, тобто матрицю порівнянь можна вважати узгодженою.

Визначено вектори пріоритетів за критерієм «Загрози» на рис. 2.

Отже, найбільш впливовим пріоритетом за критерієм «Загрози» (рис. 2), згідно з проведеними розрахунками, є небажання суб'єктів автомобільної інфраструктури об'єднуватися у кластер та недостатній рівень розвитку

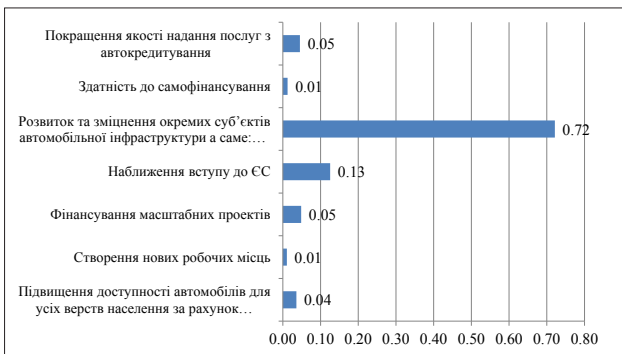


Рис. 1. Вектори пріоритетів за критерієм «Можливості»

законодавчо-нормативної бази. Індекс узгодженості матриці порівнянь становить 0,22, тобто матриця є узгодженою.

Не можна оцінити перевагу можливостей над загрозами за допомогою відношення їх глобальних векторів пріоритетів, тому що можливостей значно більше, ніж загроз за кількістю, і їх порівняння буде некоректним за правилами системного аналізу. Але все ж таки тільки за кількістю можливостей, які мають більший вплив на створення кластера на ринку автомобільної інфраструктури, та кількістю загроз можна відзначити, що позитивні моменти значно переважають негативні. Отже, за результатами проведеного аналізу можна стверджувати, що утворення цього кластера є доцільним, про що свідчить наявність сильних сторін та можливостей. Створення такої структури може вивести ринок автомобільної інфраструктури на новий якісний і привабливий (щодо клієнтів) рівень надання послуг.

Враховуючи основних суб'єктів автотранспортної інфраструктури, запропонували можливу взаємодія суб'єктів галузі автомобільного транспорту. На рис. 1 представлені відношення між елементами, де напрямок стрілки обумовлюється направленістю залежності: стрілка вказує на елемент, від якого залежить елемент, з якого вона виходить.

Як видно з рис. 3, учасниками автомобільного кластера є транспортні і логістичні ком-

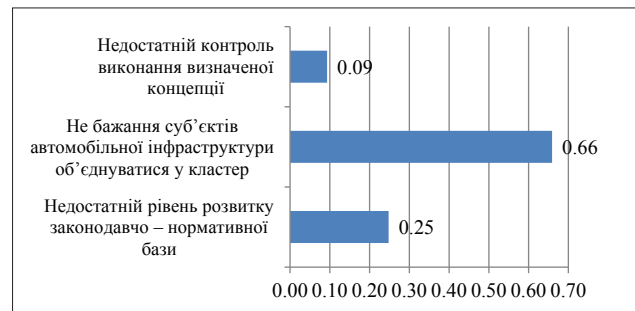


Рис. 2. Вектори пріоритетів за критерієм «Загрози»

панії (організації), що надають різні послуги в транспортній, складській та інших видах логістики, здійснює зберігання і транспортування вантажів, їх сортування, пакування і перепаковування, доставку товарів в роздрібні мережі, митне оформлення товарів тощо.

Сполучною ланкою кластера є держава, тому що саме вона розробляє та фінансує програми розвитку автомобільної інфраструктури. Найбільш доцільним типом кластерної політики з боку держави є підтримуючий. Також держава є головним регулюючим органом, адже видає закони та нормативно-правові акти, надає преференції учасникам потенційного автомобільного кластера.

Головною перевагою для автовиробників є посилення позиції дрібних і середніх постачальників автомобільних компонентів для того, щоб вони могли відповідати вимогам як вітчизняних, так і закордонних виробників транспортних засобів. Також важливу роль відіграють страхові компанії, адже вони дають змогу клієнтам та автотранспортним компаніям мінімізувати ризики, що пов'язані з пошкодженням або втратою транспортного засобу, відшкодуванням шкоди, яка заподіяна життю, здоров'ю та / або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. У цей кластер повинні входити страхові компанії, що є членами МТСБУ. Банк надає споживчі кредити на купівлю автомобіля.

Переваги співробітництва зі страховою компанією для банку такі: робота з надійним

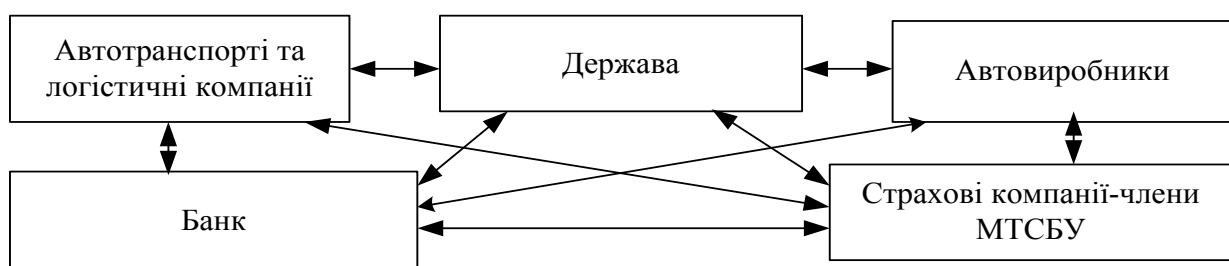


Рис. 3. Взаємодія суб'єктів кластера автомобільної інфраструктури

партнером зі страхування застави; закриття власних кредитних та операційних ризиків; управління резервами страхової компанії; просування банківських продуктів через страхову компанію (пластикові карти, страхування в кредит) [11].

Переваги співробітництва з банком для страхової компанії такі: використання банківських каналів збуту для продажу страхових продуктів; просування страхових продуктів новому сегменту споживачів, готових споживати фінансові послуги; страхування власних ризиків банку [11].

Висновки з цього дослідження. Отже, у ході дослідження встановлено пріоритетність альтернативних підходів щодо розвитку автомобільної інфраструктури в процесі формування системи її забезпечення. Установлено, що найбільш пріоритетною альтернативою є створення саме кластера автомобільної інфраструктури.

Обґрунтовано доцільність створення кластера автомобільної інфраструктури, під яким

розуміють сконцентровану на певній території групу взаємозалежних підприємств, організацій і компаній, що спеціалізуються на розвитку автотранспортної інфраструктури. З'ясовано, що створення кластера приведе до розвитку автомобільної інфраструктури. Проаналізовано можливості та загрози, визначено для них вектори пріоритетів. Отже, найбільш впливовим пріоритетом за критерієм «Можливості», згідно з розрахунками, є розвиток та зміцнення окремих суб'єктів автомобільної інфраструктури, а саме автомобільного та страхового ринку. Найбільш впливовим пріоритетом за критерієм «Загрози», згідно з проведеними розрахунками, є небажання суб'єктів автомобільної інфраструктури об'єднуватися у кластер та недостатній рівень розвитку законодавчо-нормативної бази. Визначено, що основними учасниками автомобільного кластера будуть держава, автотранспортні та логістичні компанії, автовиробники, банк та страхові компанії-члени МТСБУ.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Беленький П. Зовнішньоекономічна діяльність регіонів / П. Беленький, Н. Мікула // Регіональна політика: методологія, методи, практика : [монографія] / за ред. М. Долішнього. – Львів : Інститут регіональних досліджень НАН України, 2011. – 729 с.
2. Внукова Н. Фінансовий кластер як складова інтеграції України до ЄС / Н. Внукова, Д. Гунько // Фінанси підприємств: Проблеми теорії та практики : [монографія]. – Х. : Адва, 2009. – С. 149–170.
3. Крпельницька С. Фінансово-економічні засади формування та функціонування нових виробничих систем (кластерів) : дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.04.01 «Фінанси, грошовий обіг і кредит» / С. Крпельницька ; Прикарпатський національний університет ім. В. Стефаника. – Тернопіль, 2006. – 300 с.
4. Куйбіда В. Територіальне планування в Україні: європейські засади та національний досвід / В. Куйбіда, Ю. Білоконь. – К. : Логос, 2009. – 108 с.
5. Мікула Н. Єврорегіони: досвід та перспективи : [монографія] / Н. Мікула. – Львів : ІРД НАН України, 2003. – 222 с.
6. Соколенко С. Як створити в Україні механізм підвищення конкурентоспроможності економіки / С. Соколенко // Корпоративне управління в Україні: менеджмент, фінанси, аудит : матеріали п'ятого Пленуму Спілки економістів України та міжнародної науково-практичної конференції / за заг. ред. В. Оскольського. – К., 2006. – С. 41–58.
7. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпорядження КМУ від 20 жовтня 2010 року № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
8. Чупайленко О. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні / О. Чупайленко // Вісник Національного транспортного університету. – 2013. – Вип. 28. – С. 535–544.
9. Внукова Н. Модель построения финансового кластера при участии агента страховой компании / Н. Внукова, К. Ерина. – Х. : ХЦНТЭИ, 2009. – № 12–09. – 4 с.
10. Лямец В. Системный анализ: Вводный курс / В. Лямец, А. Тевяшев. – 2-е изд. – Х. : ХНУРЕ, 2004. – 448 с.
11. Соколенко С. Як створити в Україні механізм підвищення конкурентоспроможності економіки / С. Соколенко // Корпоративне управління в Україні: менеджмент, фінанси, аудит : матеріали п'ятого Пленуму Спілки економістів України та міжнародної науково-практичної конференції / за заг. ред. В. Оскольського. – К., 2006. – С. 41–58.

ЗМІСТ

ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ
ТА ІСТОРІЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДУМКИ

Кононова І.В. Методологічні основи ідентифікації імпульсів розвитку соціально-економічної системи.	3
--	----------

СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО
І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

Ачкасова С.А., Федорук М.Е. Пріоритетність альтернативних підходів щодо розвитку автомобільної інфраструктури.	9
Бочарова Ю.Г. Інфраструктура як чинник розвитку та конкурентоспроможності країн в умовах глобалізації	14
Горбачова І.В. Україна в структурі системи міжнародної трудової міграції.	19
Довгань Д.А. Світовий ринок чорних металів: тенденції розвитку та перспективи для України.	24
Дорофєєва Х.М. Конкурентоспроможність транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС	30
Павлюк О.О. Вплив коефіцієнта LCR на контроль за банківською ліквідністю.	36
Цветаєва К.В. Ретроспектива методів управління побутовими відходами у практиці промислово розвинених країн.	42

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ
НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

Батракова Т.І., Басова Д.О. Експортний потенціал сільськогосподарської продукції України.	49
Батракова Т.І., Кардашевська М.А., Дробілко В.В. Ресурсозабезпеченість підприємств АПК та її вплив на якість продукції.	53
Батракова Т.І., Рогаченко О.С. Проблеми регулювання інфляційних процесів в Україні.	59
Воляк Л.Р. Аналітична оцінка становлення ринку землі в Україні.	65
Ільїна О.А. Системно-компетентнісний підхід до управління розвитком кадрового потенціалу підприємства.	72
Климчук О.В. Пріоритетні напрями ефективного виробництва твердого біопалива в Україні: регіональні аспекти.	78
Kovalenko S.I. The meso-level of development network forms of cross-border cooperation.	84
Колупасва І.В. Роль регуляторної політики в забезпеченні накопичення та використання синтезованого капіталу регіону.	91
Курмаєв П.Ю. Ринок енергії в Україні: теоретичні аспекти дослідження.	97
Мініна О.В., Шадура-Никипорець Н.Т. Інноваційний аспект діяльності підприємств харчової промисловості України: аналітична оцінка.	101
Назаренко Г.В. Державна підтримка зернового ринку як перспективного джерела економічного зростання.	107