

УДК 330.32

Мордовець А. В.,

аспірант кафедри політичної економії, Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця, м. Харків

**МОДЕЛЮВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО
МЕХАНІЗМУ ПАРТНЕРСЬКИХ ВІДНОСИН В СФЕРІ
МІЖСЕКТОРАЛЬНОЇ ВЗАЄМОДІЇ**

***Анотація.** В статті проаналізовано процес управління партнерськими відносинами, так як в умовах обмежених ресурсів взаємодія державного та приватного сектору є запорукою якісної державної політики. Використовуючи методіку сценарного моделювання проаналізовано взаємозв'язки суб'єктів партнерських відносин. В рамках синергетичного підходу визначено напрямки управління розвитком партнерських відносин для підвищення рівня конкурентоспроможності національної економіки. Сформовано дворівневий організаційно-економічний механізм партнерських відносин в транспортній сфері. Перший рівень якого формує система державних органів влади та активних елементів (стосовно яких державні органи влади застосовують механізм стимулювання щодо вирішення суспільно-значимих завдань), другий рівень - спеціальна проектна компанія та виконавці проекту.*

Ключові слова: державна політика, партнерські відносини, державні органи влади, суб'єкти господарювання, сценарне моделювання.

Mordovets Alina V.,

postgraduate student of the Department of Political Economy, Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics, Kharkiv

MODELING ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM OF PARTNER RELATIONS IN THE INTERSECTORAL COOPERATION

Abstract. The process of partnerships have been analyzed in the article, because the interaction of public and private sector is one of the factors improving the quality of public policy in conditions scarce resources. The relationship between the subjects partnerships have been analyzed by methods of scenario modeling. The directions of management of development partnerships have been identified to improve the competitiveness of the national economy through synergistic approach. Two-level organizational and economic mechanism of partnership has been formed for the transport sector. The first level mechanism is a system of public authorities and active elements (for which public authorities use mechanisms for stimulation to solve socially important problems), second level of the mechanism creates a special project company and project implementers.

Keywords: public policy, partner relations, state, business entities, scenario modeling.

Постановка проблеми. Однією із основних функцій держави є забезпечення економічного прогресу, росту доходів населення, конкурентоспроможності національної економіки тощо. В умовах обмежених ресурсів, зростаючих потребах населення необхідні налагоджені ефективно діючі канали взаємодії між органами державної влади та суб'єктами господарювання, які будуть виступати запорукою якісної державної політики, спрямованої на потреби населення, її підконтрольності суспільству, відповідності стратегічним національним інтересам.

Організація та управління взаємодії органів влади та суб'єктів господарювання мають великий вплив на формування державної політики

будь-якої держави. При цьому актуальним питанням є сутність (що лежить в основі даного процесу) співпраці державних органів влади та представників бізнесу, так як взаємодія державного та приватного секторів в умовах ринкової економіки може стати одним із найбільш діючих механізмів, який здатний забезпечити комплексний економічний розвиток країни в цілому та досягнення цілей суб'єктів господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням питань відносно формування організаційно-економічного механізму в сферах економіки присвячені праці Б. Данилишина [1], Г. Козаченко [2], В. Кравціва [3], Ю. Лузана [4], І. Моргачова [5], Є. Хлобистова [6] та ін. Розглядом проблем реалізації організаційно-економічних моделей в процесі формування державної політики займалися такі вчені як Є. Матвеев [7], В. Бакуменко, П. Надолішній [8], О. Кулініч [9] та ін. Незважаючи на значну теоретичну розробленість проблем відносно взаємодії органів влади та суб'єктів господарювання залишається мало дослідженим питання формування моделі організаційно-економічного розвитку партнерських відносин.

Постановка завдання. Метою дослідження є формування дворівневої моделі реалізації партнерських відносин з урахуванням організаційно-інституційного середовища транспортної сфери.

Виклад основного матеріалу дослідження. Управління партнерськими відносинами в рамках формування адекватної державної політики повинно базуватись на обґрунтованому прогнозі майбутнього. В умовах економічної нестабільності прогнозування розвитку партнерських відносин полягає у виборі оптимальної, найбільш адекватної стратегії державної політики, однак вибір єдиного прогнозу є ризикованим, що обумовлено наявністю значної кількості варіантів майбутнього. Традиційні методи прогнозування не відповідають потребам зовнішнього середовища, що обумовлює необхідність вибору методів прогнозування в залежності від мети дослідження.

Серед кількісних методів прогнозування можна виділити метод сценаріїв що передбачає оцінку варіації показників ефективності проектів в умовах розгляду обмеженої кількості сценаріїв розвитку подій за проектом; метод теорії ігор передбачає використання спеціальних критеріїв (критерій Вальда, критерій Севіджа, критерій Гурвіца тощо) вибору найбільш доцільного проекту із сукупності альтернативних в умовах невизначеності [10]; побудова «дерева рішень» забезпечує узгодження процесу прийняття наступних інвестиційних рішень із результатами раніше прийнятих, що визначають сценарії подальшого розвитку подій [11]; метод перевірки стійкості (розрахунку критичних точок) дозволяє оцінити ступінь стійкості проекту щодо можливих змін умов реалізації; імітаційне моделювання за методом Монте-Карло являє собою поєднання методів аналізу чутливості та аналізу сценаріїв на основі теорії ймовірності [12], дає найбільш точні і обґрунтовані оцінки ймовірності порівняно з вищеописаними методами, оскільки передбачає оцінку варіації показників ефективності проектів на підставі безлічі отриманих значень у результаті програмного моделювання.

Активне використання сценарного моделювання в макро- та мезоекономічному аналізі забезпечує можливість своєчасної корекції стратегічних цільових орієнтирів державної політики з урахуванням впливу змін макроекономічних та глобальних тенденцій [13, с. 327]. Моделювання є ефективним інструментом побудови не тільки окремих траєкторій розвитку, а й варіантів для оцінки впливу різних ризиків.

З метою моделювання системи державного управління в сфері партнерських відносин та визначення прогнозу можливого його розвитку ефективним є використання інструменту ігрового моделювання, який дозволяє використовувати методи теорії ігор для моделювання взаємозв'язків осіб, які мають конфліктні, протилежні інтереси.

З метою формування адекватної державної політики в сфері партнерських відносин (задача – вибір оптимальної стратегії управління

для максимізації ефективності $u^* = \tilde{u}(y) \in U$) процес її управління варто розглянути відповідно до теорії активних систем, так як даний розділ теорії управління соціально-економічними системами дозволяє врахувати її властивості функціонування за рахунок використання методів математичного та імітаційного моделювання.

Процес державного регулювання системи партнерських відносин (який описується змінною y і належить допустимій множині A) залежить від керуючих впливів (η) та належить множині допустимих керуючих впливів U ($\eta \in U$), тобто $y = G(\eta)$. З позиції органів державної влади ефективність функціонування даної системи визначається як $K(\eta) = \Phi(\eta, G(\eta))$, а їх завдання полягає в виборі найбільш оптимального управління, яке б максимізувало б значення його ефективності за умови, що відома реакція системи партнерських відносин $G(\eta)$ на керовані впливи: $K(\eta) \longrightarrow \max_{\eta \in U}$.

Тобто, вибір стратегії державного регулювання (яка зводиться до вибору оптимального управління - η^*) системою партнерських відносин головною метою якої є досягнення максимальної ефективності її функціонування за рахунок економіко-математичного апарату можна зобразити як: $\eta^* \in \text{Arg max}_{\eta \in U} K(\eta) = \{\eta \in U \mid \forall v \in U K(\eta) \geq K(v)\}$

Організаційно-економічний механізм управління партнерськими відносинами формується за рахунок взаємодії системи державних органів влади, які приймають рішення в сфері партнерських відносин (центр) та агенти регіонального та локального рівнів (активні елементи системи) стосовно, яких центр застосовує механізм стимулювання та заохочення останніх приймати участь в реалізації суспільно значущих проектів шляхом створення відповідних умов (правових, організаційних, економічних передумов для реалізації відповідних змін).

З метою визначення напрямку управління розвитком партнерських відносин для підвищення конкурентоспроможності національної

економіки систему партнерських відносин варто дослідити не тільки в рамках інституціональної економіки, а й з точки зору синергетичного підходу (в рамках якої парадигма розвитку економічних систем характеризується набором сталих рівноважних станів - атракторів). Відповідно до даного підходу організаційно-економічний механізм управління партнерських відносин дозволяє реалізувати якісні управлінські рішення у відповідності до певного типу стратегії управління з метою досягнення високого рівня конкурентоспроможності національної економіки в умовах ресурсних обмежень.

Проаналізуємо процес формування та реалізації організаційно-економічного механізму управління партнерськими відносинами на національному рівні в рамках синергетичного підходу на прикладі транспортної сфери (рис. 1), так як дана сфера є однією із пріоритетних напрямків реалізації стратегії сталого розвитку України та має високий потенціал до розвитку партнерських відносин, як одного із ефективних механізмів залучення приватних інвестицій.

Організаційно-економічний механізм партнерських відносин в сферах економіки формується на двох рівнях: перший – сформований з системи державних органів влади, що компетентні приймати рішення в сфері партнерських відносин та активних елементів (сукупність суб'єктів господарювання, інвесторів, кредиторів) стосовно яких державні органи влади застосовують механізм стимулювання приватного сектора приймати участь в реалізації суспільно значущих завдань шляхом створення відповідної спеціальної проектною компанією, яка є центром другого рівня та виконавців проекту – активних елементів нижчого рівня – суб'єкти господарювання, що виконують відповідні завдання пов'язані із реалізацією проекту.

Для побудови адекватної моделі необхідно враховувати інтереси учасників партнерських відносин, які формуються під впливом суспільно-правового середовища, так як саме виходячи з потреб суспільства

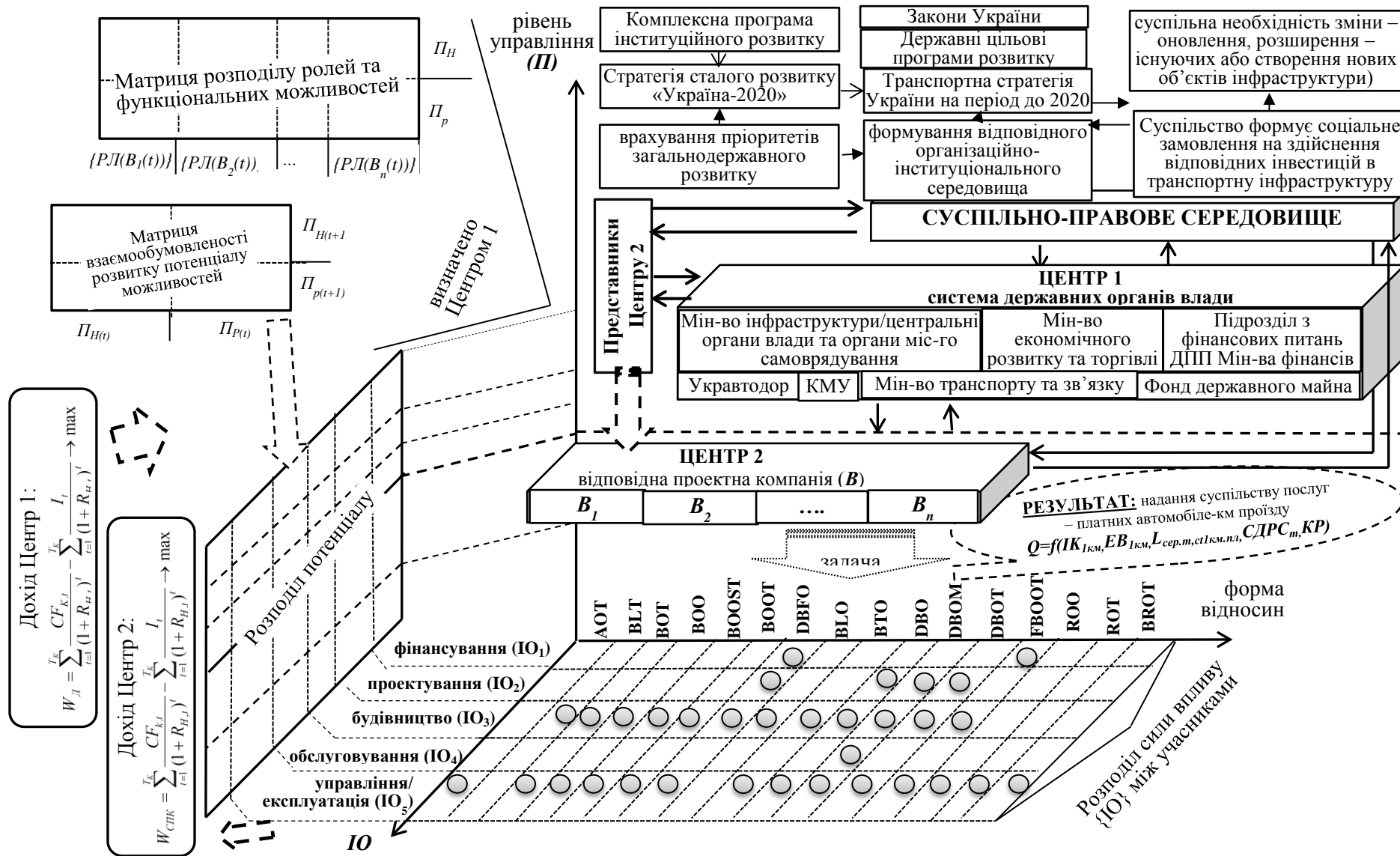


Рис. 1. Формування організаційно-економічного механізму реалізації партнерських відносин

формується перелік завдань, зміст, форми, методи та засоби досягнення цілей, в результаті соціального замовлення формує обсяг необхідних інвестицій в сферу національної економіки. Відповідно до транспортної сфери, то суспільна необхідність формує потребу в зміні – оновленні, розширенні – існуючих або створення нових об'єктів інфраструктури, що потребує від держави створення відповідних правових, організаційних, економічних передумов для реалізації даних завдань та формулювання загальних вимог до результатів таких змін.

Задача підвищення рівня безпеки, показників якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище закладена в Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», а саме основні положення якої викладені в розділі Реформа транспортної інфраструктури, що реалізується за рахунок реалізації Транспортній стратегії України на період до 2020 року, яка вирішує поставлені задачі за рахунок залучення додаткових інвестицій шляхом реалізації державно-приватного партнерства. Для реалізації відповідних задач в транспортній сфері сформовано відповідне організаційно-інституційне середовище: Транспортна стратегія України на період до 2020 року, Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, Державна цільова програма розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року, Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», «Про автомобільні дороги», Постанови КМУ «Про затвердження Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію», низки підзаконних актів тощо.

Таким чином, державним сектором формується організаційно-інституційне середовище, яке відповідає на потреби суспільства, що формує соціальне замовлення на здійснення відповідних реформ в

транспортній сфері все це формує суспільно-правове середовище реалізації партнерських відносин в ній.

Відповідно до методології теорії ігор учасники партнерських відносин є гравцями: система державних органів влади (профільне міністерство в даному випадку Міністерство інфраструктури/центральні органи влади та органи місцевого самоврядування, КМУ, Міністерство економічного розвитку та торгівлі, Підрозділ з фінансових питань ДПП Міністерство фінансів, Укравтодор, Міністерство транспорту та зв'язку, Фонд державного майна) – Центр 1 (який відповідальний за визначення необхідності та планування партнерських відносин); сукупність суб'єктів господарювання (що виконують функції інвестування, управління) – Центр 2 реалізує стратегічні цілі за рахунок активних елементів – відповідної проектної компанії та виконавців проекту – суб'єкти господарювання (які виконують відповідні завдання пов'язані з реалізацією проекту); суспільно-правовий сектор (суспільство формує соціальне замовлення на здійснення відповідних реформ та розвитку певних сфер) – Центр 3 (опосередкований вплив, створює передумови та умови формування, розвитку партнерських відносин та формулює мету партнерської взаємодії).

При обґрунтуванні інтеграційної стратегії розвитку [14, с. 220-225] партнерських відносин системою державних органів влади враховується наявний потенціал суб'єктів господарювання для реалізації партнерських відносин відносно якого розподіляються ролі, функціональні можливості та визначається безпосередній виконавець проекту.

Суб'єкти господарювання повинні реалізувати певні задачі проекту, на прикладі проекту з будівництва та експлуатації автомобільної дороги Львів-Краковець-84,4 км в транспортній сфері – це фінансування (IO_1), проектування (IO_2), будівництво (IO_3), обслуговування (IO_4), управління/експлуатація (IO_5) для вирішення яких існує набір форм партнерських відносин. Важливим є формулювання результату

партнерської взаємодії, так як від нього залежить сукупність форм відносин. Для проекту з будівництва та експлуатації автомобільної дороги Львів-Краковець результатом діяльності є надання суспільству послуг – платних автомобіле-км проїзду та надходження концесійних платежів, податків та зборів. Дохід, який одержують суб'єкти господарювання одержується на експлуатаційній стадії реалізації проекту, який у подальшому розподіляється між Центрами 1 та 2. Для Центру 2 це грошовий потік від операційної діяльності з урахуванням сплати концесійних платежів, і складається з прибутку та суми амортизаційних відрахувань, а для Центру 1 дохід формується за рахунок концесійних платежів та платежів за надані гарантії, податків.

Висновки і перспективи подальших досліджень у даному напрямі. Проведений аналіз реалізації партнерських відносин дозволив виявити існуючі протиріччя в даному процесі, головною проблемою якого є відсутність механізму взаємодії учасників партнерських відносин, який би дозволив досягти соціально-економічного розвитку економіки країни. Сучасна модель взаємодії державного та приватного сектора здійснюється на основі формального підходу, що не формує мотиваційну базу для співпраці. З метою підвищення ефективності партнерських відносин, досягнення балансу інтересів учасників партнерських відносин та як результат підвищення темпів росту соціально-економічного потенціалу країни, підвищення активності органів влади в забезпеченні доступності інфраструктурних послуг та розвитку діяльності приватного сектору, стимулювання ділової та інвестиційної активності сформовано механізм управління розвитком партнерських відносин в умовах організаційно-інституційного середовища.

Перспективою подальших досліджень в даному напрямі є визначення стратегії поведінки учасників партнерських відносин для досягнення рівноваги їх інтересів.

Література:

1. Данилишин Б.М. Екологічна складова політики сталого розвитку: монографія / Б.М. Данилишин. – Донецьк: Юго-Восток, ЛТД, 2008. – 256 с.
2. Козаченко Г.В. Організаційно-економічний механізм як інструмент управління підприємством / Г.В. Козаченко // Економіка. Менеджмент. Підприємство. — 2003. — № 11. — с.107 – 111
3. Кравців В.С. Екологічна безпека як об'єкт регіональної політики / В.С. Кравців // Регіональна економіка. – 1999.–№ 1.– С. 124–134.
4. Лузан Ю.П. Організаційно-економічний механізм забезпечення розвитку агропромислового виробництва України/ Ю.П. Лузан // Економіка АПК. – 2011. – № 2. – С. 3–12.
5. Моргачов І. Організаційно-економічний механізм управління ефективною діяльністю проектних організацій / І.Моргачов // Схід. — 2006. — № 5.
6. Хлобистов Є.В. Фінансові механізми екологічної політики / Є.В. Хлобистов // Стратегія розвитку України – № 3– 2004. – С. 744–752.
7. Матвеев Є. Е. Теоретичні основи дослідження механізмів взаємодії суб'єктів економічних відносин / Є. Е. Матвеев // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України [зб. наук. пр.] / НАН України. Ін-т регіональних досліджень. – 2013. – Вип. 4 (102). – С. 447-448.
8. Бакуменко В.Д. Теоретичні та організаційні засади державного управління / В. Бакуменко, П. Надолішній // К.: Міленіум, 2003. – С. 256.
9. Кулініч О. Конкурсні механізми взаємодії органів влади та громадських організацій /О.Кулініч//Державне та муніципальне управління в умовах політико-адміністративної реформи – Луцьк , 2007. – С. 177–179.
10. Половцев О. В. Державне управління регіональним розвитком в умовах невизначеності: аналіз підходів до прийняття рішень / О. В. Половцев. // Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. - 2013. - № 2. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2013_2_11

11. Литвин А. В. Розробка дерев рішень для прогнозування фінансової кризи в страхових компаніях України / А. В. Литвин // Наукові записки НаУКМА. — 2015. — Т. 172 : Економічні науки. — С. 59–64.

12. Братушка С. М. Імітаційне моделювання як інструмент дослідження складних економічних систем /С. М. Братушка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://lib.uabs.edu.ua/library/Visnik/Numbers/2_27_2009/27.3.05.pdf

13. Основы устойчивого развития Харьковской области до 2020 года: монография / М. М. Добкин, С. И. Чернов, Г. А. Кернес и др. – Х. : Издательский Дом "ИНЖЕК", 2010. – 528 с.

14. Иванов Ю. Інтеграційний розвиток суб'єктів господарювання: теоретичне обґрунтування та організація управління: монографія / Ю. Б. Иванов, А. А.Пилипенко. – Х.: ФОП Александрова К. М.; ВД «ІНЖЕК», 2012. – 400 с.

References:

1. Danylyshyn, B. M. (2008) *Ekolohichna skladova polityky staloho rozvytku [The environmental component of sustainable development]*, Yuhovostok, Donets'k, Ukrainian.

2. Kozachenko, G.V. (2003). “Organizational-economic mechanism as a management tool now”, *Ekonomika. Menedzhment. Pidpryjemstvo*, vol. 11., pp. 107 – 111

3. Kravtsiv V.S. “Environmental safety as the object of regional policy” *Rehional'na ekonomika*, 1999, vol. 1., pp. 124–134.

4. Luzan, Y. P. “Organizational-economic mechanism of ensuring the development of agricultural production in Ukraine”, *Ekonomika APK*, 2011, vol. 2, pp. 3-12.

5. Morhachov I. “Organizational-economic mechanism of effective activity planning organizations”, *Skhid*, 2006, vol. 5.

6. Khlobystov E.V. “Financial mechanisms for environmental policy”, *Stratehiya rozvytku Ukrayiny*, 2004, vol. 3, pp. 744–752.

7. Matvyeyev Ye. E. (2013), "The theoretical basis of research of mechanisms of interaction of economic relations", *Sotsial'no-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrayiny* [Socio-economic problems of the modern period Ukraine], Mizhnarodna Ekonomichna konferentsiya [International economic conference], NAS of Ukraine. Institute of Regional Studies, Ukraine, pp. 447-448.

8. Bakumenko V., Nadolishniy P. (2003), *Teoretychni ta orhanizatsiyni zasady derzhavnoho upravlinnya* [The theoretical and organizational principles of public administration], Milenium, Kyiv, Ukraine.

9. Kulinich, A. (2007) "Competitive mechanisms of interaction between authorities and civil society organizations", *Derzhavne ta munitsypal'ne upravlinnya v umovakh polityko-administratyvnoyi reformy*, pp. 177-179.

10. Polovtsev, A.V. (2013) "State of regional development under uncertainty: analysis of approaches to decision making" *Teoriya ta praktyka derzhavnoho upravlinnya i mistsevoho samovryaduvannya*, [Online], vol .2, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2013_2_11 (Accessed 10 Dec 2016)

11. Lytvyn, A. V. (2015) "Development of decision trees for predicting the financial crisis in Ukraine insurance companies", *Naukovi zapysky NaUKMA*, vol 172, pp. 59-64.

12. Bratushka, S.M. (2009) "Simulation as a tool to study complex economic systems", *Naukovyy visnyk NLTU Ukrayiny* [Online], vol .8, available at: http://lib.uabs.edu.ua/library/Visnik/Numbers/2_27_2009/27.3.05.pdf

13. Dobkin, M. M., Chernov, S. I., Kernes, G. A., Sapronov, Yu. A. (2010), *Osnovyi ustoychivogo rozvitiya Harkovskoy oblasti do 2020 goda* [Fundamentals of sustainable development Kharkiv region in 2020], YNZHEK, Kharkiv, Ukraine.

14. Ivanov, Y.B. and Pylypenko, A. A. (2012), *Intehratsiynyy rozvytok sub"yektiv hospodaryuvannya: teoretychne obgruntuvannya ta orhanizatsiya upravlinnya* [Integration development entities: theoretical foundation and organization management], INZHEK, Kharkiv, Ukraine.