

**Міністерство інфраструктури України  
Державний економіко-технологічний університет транспорту**

**Є.М. Сич, О.В. Бойко, О.В. Шишкіна**

**РОЗВИТОК МОНОПРОФІЛЬНИХ  
ВИРОБНИЧИХ СТРУКТУР РИНКУ:  
ТРАНСПОРТНО-ЕКОНОМІЧНИЙ АСПЕКТ**

Монографія

**Київ – Логос – 2011**

УДК 656.2.338.47.332.122

ББК65.37

С41

*Рекомендовано до друку Вченою радою  
Державного економіко - технологічного університету транспорту  
(протокол № 4 від 27.01 2011 р.)*

*Рецензенти:*

*Н.М. Колесникова – д-р екон. наук, проф. ДЕГУТ*

*В.П. Ільчук – д-р екон. наук, проф. ЧДТУ*

*В.І. Пасічник – д-р екон. наук, проф. ДЕГУТ*

**Сич Є.М.**

**С** Розвиток монопрофільних виробничих структур ринку: транспортно-економічний аспект: монографія / Є.М. Сич, О.В. Бойко, О.В. Шишкіна; за ред. проф. Є.М. Сича – К.: Логос, 2011 – 220 с. – Бібліогр.: с206-218

ISBN 978-966-171-434-1

Монографія присвячена вирішенню актуальних науково-практичних проблем забезпечення ефективного транспортного обслуговування організаційно-економічного розвитку монопрофільних виробничих структур, з монопольним положенням на ринку, функціонування яких значною мірою впливає на становище окремих міст, територій, регіонів і країни в цілому.

Міждисциплінарний характер цих проблем потребує об'єктивно-необхідного дослідження як чинників становлення монопольно-конкурентних ринкових структур, так і розкриття транспортно-економічного підходу до формування монопрофільних виробничих структур ринку. Особлива увага приділяється теоретико-методичним засадам розвитку галузевих ринків – транспортного, як комунікаційного чинника взаємодії господарюючих суб'єктів й ринку продукції транспортного машинобудування, як зовнішнього середовища певного монопрофільного підприємства. В роботі аналізуються умови та принципи ефективного транспортного обслуговування монопрофільних структур ринку, а також обґрунтовується ситуативно-регіональний підхід до оцінки їх ефективності, використання якого дозволяє гармонізувати соціально-економічні інтереси всіх суб'єктів економіки.

Видання призначене для наукових працівників, спеціалістів, викладачів, аспірантів, магістрів та студентів транспортних вищих навчальних закладів.

ББК65.37

Є.М. Сич, О.В. Бойко,  
О.В. Шишкіна, 2011

ISBN 978-966-171-434-1

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОНОПОЛЬНО- КОНКУРЕНТНИХ РИНКОВИХ СТРУКТУР.....	7
1.1. Еволюція концептуальних підходів до ринкових структур.....	7
1.2. Виробничо-економічні передумови створення монопольних формувань.....	14
1.3. Становлення монопольних і конкурентних структур в перехідній економіці.....	22
1.4. Сутнісна характеристика монопольних ринкових утворень.....	28
РОЗДІЛ 2. ТЕОРЕТИЧНЕ ПІДГРУНТЯ СТВОРЕННЯ ГАЛУЗЕВИХ РИНКІВ ПРОФІЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	42
2.1. Товарні і галузеві ринки та їх класифікація.....	42
2.2. Особливості монопольно-конкурентних тенденцій товарних і галузевих ринків.....	50
2.3. Методологічні підходи до транспортного ринку як комунікаційного чинника взаємодії господарюючих суб'єктів.....	63
2.4. Функції розвитку транспортного ринку в системі економічних зв'язків.....	75
2.5. Профільні підприємства з монопольним положенням на ринку.....	83
РОЗДІЛ 3 ТРАНСПОРТНО-ЕКОНОМІЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ МОНОПРОФІЛЬНИХ ВИРОБНИЧИХ СТРУКТУР РИНКУ.....	100
3.1. Транспорт в формуванні промислових підприємств.....	100
3.2. Транспортно-економічне утворення монопрофільних виробничих структур.....	112
3.3. Залізнично-автомобільне обслуговування монопрофільних формувань ринку.....	117
3.4. Наукові здобутки в сфері транспортного забезпечення монопрофільних виробничих структур.....	134
РОЗДІЛ 4 ЗАЛІЗНИЧНО-АВТОМОБІЛЬНІ ФАКТОРИ РОЗВИТКУ МОНОПРОФІЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ РИНКУ.....	137
4.1. Транспортне обслуговування монопрофільних виробничих структур.....	137
4.2. Принципи організації залізнично-автомобільних перевезень вантажів монопрофільних підприємств.....	149
4.3. Транспортно-економічний потенціал монопрофільних структур ринку.....	163
4.4. Оцінка впливу залізнично-автомобільних факторів на розвиток монопрофільних підприємств.....	173
РОЗДІЛ 5. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНО- АВТОМОБІЛЬНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МОНОПРОФІЛЬНИХ ВИРОБНИЧИХ СТРУКТУР.....	176
5.1. Визначення ефективності транспортного обслуговування виробництва.....	176
5.2. Показники ефективності дії залізнично-автомобільних факторів на розвиток виробничих структур.....	182
5.3. Економіко-математичне моделювання ефективного використання різних видів транспорту.....	188
5.4. Перспективи розвитку монопрофільних виробничих структур ринку та їх транспортного обслуговування.....	195
ВИСНОВКИ.....	202
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	206

## ВСТУП

Світова фінансово-виробнича криза, що розпочався восени 2008 року, вкрай негативно вплинула на економіку України; при цьому з особливою гостротою виявилися суперечності й диспропорції, що нагромаджувалися тривалий час. Між тим, в посткризовій ситуації не лише не втрачається, а, навпаки, посилюється вагомість дотримання основного стратегічного завдання соціально-економічного розвитку - формування ефективної конкурентоспроможної економіки, про що неодноразово наголошувалося в закріплених Посланнях Президента України, програмах урядів та в інших документах державного рівня.

Конкурентоспроможність та ефективність національного виробництва визначаються насамперед тим, наскільки потужними є стимули у вітчизняних підприємств до зменшення витрат і впровадження інновацій, які обумовлені інтенсивністю й формами конкуренції на товарних і галузевих ринках. При цьому особлива увага повинна бути спрямована на дослідження факторів формування галузевих ринків продукції підприємств-виробників, ефективність функціонування яких значною мірою впливає на соціально-економічний розвиток окремих міст, територій, регіонів і країни в цілому.

В сучасних ринкових умовах розвитку національної економіки ключовим фактором, без урахування й ефективного використання якого неможливе подальше підвищення рівня добробуту суспільства є транспортний. З одного боку, від транспортного фактору залежить ефективність роботи підприємств, що в умовах ринку безпосередньо пов'язано з їх життєздатністю, а, з іншого, - сам ринок потребує обміну товарами та послугами, що також неможливо без діяльності транспорту. Тому транспорт є найважливішою складовою частиною як ринково-виробничої інфраструктури держави, так і виробничо-транспортної системи підприємства. Транспортний чинник значною мірою визначає і розміщення продуктивних сил, утворення тих чи інших територіальних угруповань або суб'єктів господарювання.

Серед останніх особливе місце займають монопрофільні виробничі структури з монопольним положенням на ринку, що акумулювали переважну більшість наукового, виробничого, трудового, кадрового та інших видів потенціалу, діяльність яких, як правило, визначає монофункціональну спрямованість розвитку міст та результативність їх соціально-економічної перспективи.

За цих обставин важливим й актуальним є дослідження принципів, умов та основних факторів, що впливають на формування, функціонування й розвиток виробничих структур ринку.

Монографія має чітко виражений міждисциплінарний характер та охоплює широке коло питань, пов'язаних як із визначенням особливостей і чинників формування монопольно-конкурентних ринкових структур, так і дослідження конкретного транспортно-економічного фактору, в якості визначального, що впливає на розвиток монопольних монопрофільних структур ринку, створюючи передумови для росту економіки територіальних угруповань та підвищення конкурентоспроможності країни в цілому.

Досліджуючи публікації та характеризуючи ступінь розробки проблеми розвитку монопрофільних структур, що мають монопольне положення та містоутворюючий характер впливу, відзначимо, що до цього часу подібні комплексні дослідження поки що відсутні. Проте, окремі складові означеної проблеми представлені у науковій літературі достатньо широко, як в працях відомих зарубіжних дослідників, так і вітчизняних науковців.

Наприклад, серед зарубіжних дослідників, які зробили вагомий внесок у дослідження змін характеру й особливостей діяльності монопольно-конкурентних ринкових структур, необхідно назвати визнаних у науковому світі вчених, таких як - Д. Аакер, Дж. Бейн, Л. Брентано, Т. Веблен, Дж. Гелбрейт, Дж. Гобсон, В. Зомбарт, І. Кірцнер, А. Курно, А. Маршалл, Е. Мейсон, К. Менгер, К. Маркс, А. Пігу, Р. М. Портер, Д. Рікардо, Дж. Робінсон, Дж. Росс, А. Сміт, П. Сраффу, Дж. Стіглер, Дж. Стігліц, Ж. Тіроль, Ф. Хайек, Е. Чемберлін, Ф. Шерер, Й. Шумпетер та ін. З 90-х років ХХ ст. проблема становлення та трансформації ринкових структур в перехідній економіці стала предметом вивчення вітчизняних вчених-економістів, таких як: В. Базилевич,

Я. Базилюк, Я. Белінська, О. Білорус, В. Гейц, Л. Дідківська, П. Єщенко, Я. Жаліло, О. Чернецька, Б. Кваснюк, О. Костусев, А. Філіпенко, С. Черненко, А. Чухно та ін.

Дослідження окремих проблем розвитку галузевих ринків, їх вплив на структурні перетворення й зростання економіки держави представлені доробками українських і російських науковців - С. Авдашева, Л. Абалкіна, А. Ігнатюк, А. Нікіфорова, О. Пустовойт, Н. Розанової, І. Стародубровської, В. Точиліна, В. Цапелік й ін.

Методологічні основи та практичні аспекти функціонування транспорту, як четвертої галузі матеріального виробництва, відображені в працях вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як: І. Аксьонов, С. Арсенєв, А. Бакаєв, Є. Бучин, М. Бідняк, Н. Богомолова, А. Воркут, В. Галабурда, В. Загорулько, Л. Зайончик, В. Коба, Н. Колесникова, В. Котелянець, М. Котлубай, Ю. Кулаєв, В. Лившиць, М. Макаренко, В. Мова, В. Пасічник, С. Резер, Н. Роздобудько, Є. Сич, А. Сміхов, В. Чекаловець, Ю. Цветов, В. Шинкаренко та багатьох інших.

Вказуючи на вагомий внесок цих і ряду інших вчених-економістів, слід зазначити, що у сучасній науковій літературі поки що не нагромаджено достатньої кількості результативних досліджень, які б стали основою для теоретичного обґрунтування управління розвитком монопрофільних ринкових структур з монопольним положенням на ринку.

Отже, зважаючи на обмеженість комплексних теоретико-методологічних доробок з означеної проблеми, виникає необхідність в проведенні комплексних досліджень стосовно формування концептуальної моделі розвитку монопрофільних виробничих структур ринку.

Структуру монографії складають п'ять розділів, які відображають намагання авторів системно охопити увесь спектр та багатомірність даної проблеми, акцентуючи основну увагу на транспортно-економічних аспектах.

У *першому розділі* досліджуються теоретико-методологічні засади розвитку монопольно-конкурентних структур ринку, відслідковується еволюція наукової думки стосовно концептуальних підходів до їх розвитку, розкриваються виробничо-економічні передумови створення монопольних структур і поглиблюється їх класифікація, а також визначаються особливості становлення монопольних і конкурентних структур в перехідній економіці.

У *другому розділі* дається теоретичне підґрунтя для формування галузевих ринків монопрофільних підприємств; значна увага приділяється визначенню класифікаційних ознак галузевих і товарних ринків; досліджуються монопольно-конкурентні тенденції, які склалися на ринках за останній час; розглядаються теоретико-методичні підходи до розкриття суті двох важливих галузевих ринків – транспортного, як комунікаційного чинника у взаємодії господарюючих суб'єктів, і ринку продукції транспортного машинобудування, як зовнішнього середовища певного монопрофільного підприємства.

*Третій розділ* присвячується аналізу особливостей транспортно-економічного підходу до розвитку монопрофільних структур ринку; визначається роль транспортного чинника в формуванні, функціонуванні та розвитку промисловості, концентрації, спеціалізації, комбінуванні та кооперуванні виробництва саме там, де транспортні витрати виступають визначальними при прийнятті управлінських рішень; розглянуто специфіку залізнично-автомобільного обслуговування монопрофільних виробничих формувань ринку.

*Четвертий розділ* монографії містить інформацію про умови та принципи раціональної організації залізнично-автомобільних перевезень вантажів монопрофільних виробничих структур ринку; розкрито транспортно-економічний потенціал таких структур, а також дається оцінка впливу залізнично-автомобільних факторів на функціонування монопрофільних підприємств.

У *п'ятому розділі* формулюються методичні підходи до визначення ефективності транспортного обслуговування виробництва; доведено, що вирішення проблем підвищення ефективності транспортного обслуговування монопрофільних підприємств, не тільки визначає монофункціональну спрямованість формування міст, але і впливає на результативність їх соціально-економічного розвитку; розроблено систему організаційно-економічних показників ефективності дії залізнично-автомобільних факторів, а також

розглядаються перспективи розвитку монопрофільних виробничих формувань ринку та їх транспортного обслуговування.

Практичне значення результатів дослідження полягає в обґрунтуванні пропозицій і рекомендацій щодо транспортно-економічних умов розвитку монопрофільних виробничих структур ринку, що створюють передумови для економічного росту територіальних угруповань та підвищення конкурентоспроможності країни в цілому.

Окремі положення носять дискусійний характер і повинні привернути увагу та стати підставою для більш глибокого вивчення та вирішення проблем підвищення ефективності транспортного обслуговування монопрофільних виробничих структур ринку.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОНОПОЛЬНО-КОНКУРЕНТНИХ РИНКОВИХ СТРУКТУР

### 1.1. Еволюція концептуальних підходів до ринкових структур

Перетворення, що відбуваються в Україні, спрямовані на становлення соціально-орієнтованої ринкової економіки; це, в першу чергу, потребує формування системи ринкових структур, яка сприятиме економічному зростанню та більш ефективному функціонуванню національного господарства. Однак, темпи економічного розвитку стримуються зростанням монопольних ринкових формувань і високим рівнем монополізації української економіки, який сьогодні за різними оцінками дорівнює 44 - 47% (економічно доцільний рівень монополізації на внутрішньому ринку не повинен перевищувати 10-12%); це перешкоджає розвитку сучасних конкурентних відносин [219].

Між тим, як засвідчує багаторічний світовий досвід, в ринковій економіці саме конкуренція є тим «центральною», ведучим механізмом, за допомогою якого ефективно координується економічна діяльність більшості господарюючих суб'єктів. При цьому рівень і стан розвитку економічної конкуренції, а відповідно й ефективності національної економіки визначаються не відсутністю монопольних утворень, а певним кількісним співвідношенням між тими її секторами, в яких домінують конкурентні відносини або монопольні ринкові структури.

Сучасний етап розвитку національного ринкового господарства характеризується тісним переплетенням конкуренції та монополії, що об'єктивно впливає не тільки на зміну форм і методів їх економічної взаємодії, а і спричиняє трансформацію ринкових структур з одного типу в інший. В зв'язку з цим набувають особливої актуальності проблеми розвитку конкурентних і монопольних ринкових формувань, як у контексті трансформаційних перетворень, що відбуваються у національній економіці, так і процесів її посткризового відродження й можливостей прискорення подальшого стійкого економічного зростання.

Враховуючи вище наведене доцільно дослідити еволюцію теоретико-концептуальних підходів стосовно «монополії» й «конкуренції», їх співвідношення через призму зміни характеру діяльності монопольних і конкурентних утворень в різні історико-часові періоди. Необхідно підкреслити, що ці питання завжди були і залишаються ключовими в економічній науці - вплітаючись в загальні проблеми розвитку суспільства, відображають розвиток соціально-економічних відносин, притаманних тій чи іншій економічній формації.

Теоретичні уявлення про конкуренцію та монополію формувалися протягом тривалого періоду, починаючи від античності до сучасного часу. Так, наприклад, перша згадка про монопольну форму діяльності економічних суб'єктів зустрічається ще в працях Аристотеля (384 – 322 рр. до н.е.) «Політика» й «Етика», який розглядав монополію, як особливе «мистецтво наживати майно». Аристотель створення монополії вважав «вмілою господарською політикою, до якої може удатися розумний громадянин або правитель», зауважуючи при цьому, що більш «вигідно в розумінні наживання майна, якщо хтось розуміє захопити будь-яку монополію». Як і більш пізні дослідники, Аристотель визначав монополію положенням на ринку єдиного продавця (*μὸνος* — єдиний; *πωλεῖν* – продавати) і саме з цього часу виникає тлумачення монополії, як «торгівлі поодинці» [13].

Необхідно зазначити, що практично до появи перших наукових шкіл в економічній науці панували спрощені погляди і на монополію, і на конкуренцію як такі.

Розгляд тривалої еволюції наукових підходів дозволяє виділити ряд основних напрямів в залежності від особливостей методології дослідження: класична школа політичної економії, історична школа, марксистська школа, неокласична економічна теорія й інституціоналізм. Представники кожної наукової школи розглядають розвиток співвідношення між конкуренцією та монополією у контексті тих соціально-економічних процесів, що переважали в сучасну їм епоху.

Перші найбільш цілісні теоретичні положення про рушійні сили конкурентної боротьби та вплив монопольної діяльності на ефективність вільного ринку з'явилися лише в

середині XVIII ст.; головна заслуга в цьому належить класичній політичній економії, представниками якої на основі багаторічних досліджень сформовано принципи досконалої конкуренції. Так, видатний англійський економіст А. Сміт уперше довів, що конкуренція, урівнюючи норми прибутку, приводить до оптимального розподілу праці й капіталу. У своїй фундаментальній праці «Добробут націй. Дослідження про природу та причини добробуту націй» (1776 р.) А. Сміт визначав поняття конкуренції як суперництво й ототожнював її з «невидимою рукою», що начебто смикає за ниточки підприємців, змушуючи їх діяти відповідно до якогось ідеального плану розвитку економіки. Вчений переконливо доводить, що модель досконалої конкуренції, повністю виключає будь-який свідомий контроль над ринковими процесами; конкуренція виступає як сила, що повертає ринок через механізм взаємодії попиту та пропозиції у певну рівновагу, до формування природної ціни, тобто ціни вільної конкуренції [191]. Таким чином, основним координуючим елементом в абсолютно децентралізованій ринковій економіці постає цінова система.

Монополія в економічному вченні А. Сміта розглядається у протиставленні вільній конкуренції; він стверджує, що монопольна діяльність і державне втручання є факторами, що послабляють ефективність вільного ринку а тому й не слугують інтересам суспільства. Основною небезпекою монопольних структур вважалася можливість призначати на продукцію ціни вищі від «природного рівня» (рівня вільної конкуренції), що в кінцевому рахунку зменшує добробут споживачів і перешкоджає розвитку економіки в цілому.

Слід зазначити, що переважна більшість праць представників класичної політичної економії висвітлювала, насамперед, особливості вільної конкуренції. Так, найавторитетніший економіст першої половини XIX ст. Д. Рікардо підкреслював, що в умовах конкуренції ціна, врешті-решт, регулюється «конкуренцією продавців» і встановлюється на рівні «природної». Фірми приймають рішення на підставі якісно-цінових матриць, що мінімізують витрати виробництва та реалізації продукції. Теоретичне абстрагування надало можливість Д. Рікардо обґрунтувати довгострокові варіанти вирішення проблем росту в умовах досконалої конкуренції, теорії цінності та розподілу на основі граничної продуктивності.

Інший послідовник цієї економічної школи, видатний англійський економіст Дж. С. Мілль розглядає конкуренцію та монополію як протилежні явища. «Там, де відсутня конкуренція, існує монополія... Монополія в усіх її формах означає оподаткування працюючих людей заради підтримки ледарства» [134].

В цілому, засуджуючи тенденцію до застою, яка проявляється в умовах панування монополій, Дж. С. Мілль одночасно відзначає ситуації, коли монополія є суспільно корисною, наприклад, підприємства суспільного призначення – залізниці та газові компанії, ефективне функціонування яких є можливим лише у великих масштабах [134].

Отже, до середини XIX ст. в економічній науці панували концептуальні підходи класичної школи політичної економії - конкуренція та монополія розглядаються як антиподи, які взаємовиключають одне одного. При цьому конкуренції присвоювалася роль «рушійної сили розвитку суспільства», тоді як монополія трактується як «великий ворог доброго господарства».

Сформульовані характерні риси досконало конкурентного ринку були відображенням того стану виробничих відносин, які існували в той історичний час і базувались, перш за все, на порівняно низькому рівні концентрації виробництва у провідних галузях промисловості. Так, наприклад, середня чисельність зайнятих на підприємстві обробної промисловості становила 19 осіб, що практично унеможливило виникнення монополій [144].

Саме тому у класичній економічній теорії проповідувався принцип вільної конкуренції, а спроби проведення аналізу монополії були несистемними і не давали цілісної оцінки її впливу на економічний розвиток. Практично до другої половини XIX ст. питання про чітке визначення таких понять як «конкуренція» й «монополія» з розкриттям і з'ясуванням їх змістової сутності не досліджувалося.

Подальший розвиток теоретичних поглядів стосовно «конкуренції» й «монополії» пов'язано зі становленням історичної школи, методологія якої базується на дослідженнях цих явищ з генетично-еволюційних позицій та з використанням величезного масиву емпіричних даних. Представниками даного напрямку, серед яких значна кількість праць німецьких,



англійських, французьких і російських авторів (К. Брюхер, Л. Brentано, М. Вебер, Дж. Гобсон, В. Железнов, С. Загорський, В. Зомбарт, М. Курчинський, Р. Ліфман, Л. Поле, М. Туган-Барановський та ін.) аналізуються різновиди сформованих монополістичних об'єднань таких як картелі, синдикати та трести. При цьому монополні структури розглядаються з урахуванням історичних, політично-правових, соціально-економічних і поведінкових аспектів; вони характеризуються як складне соціально-економічне явище з неоднозначним впливом на суспільний розвиток. Разом з тим, більшість представників цієї школи при дослідженні монополних ринкових утворень, абсолютизує роль емпіричних методів і надмірно захоплюється процесом опису стану справ.

Наступний етап наукових досліджень присвячується проблемам співвідношення конкурентних і монополних формувань і пов'язаний з розвитком концептуальних положень марксистської школи, що мали яскраво виражений ідеологічний характер; в основу дослідження покладена концепція «переростання вільної конкуренції в монополістичний і державно-монополістичний капіталізм». Визначивши «синтез конкуренції й монополії» як елемент ринкової економіки, К. Маркс підкреслював, що «...У практичному житті ми знаходимо не тільки конкуренцію, монополію та їх антагонізм, але також і їх синтез... Монополія створює конкуренцію, а конкуренція створює монополію.. Синтез полягає у тому, що монополія може підтримуватися завдяки тому, що вона постійно вступає у конкурентну боротьбу» [129]. Подібних поглядів дотримувався й Ф. Енгельс.

Ленінське трактування монополних ринкових структур найбільше повно викладено в роботі "Імперіалізм як вища стадія капіталізму", що була опублікована в 1917 р. В. Ленін вважав, що встановлення стійкого панування монополій визначає заміну капіталізму вільної конкуренції - імперіалізмом, тобто монополістичним капіталізмом. Отже, вільна конкуренція неминує призводить до концентрації виробництва й капіталу; така концентрація викликає до життя монополії, які в свою чергу обмежують конкуренцію; звідси основи товарного господарства виявляються підірваними. Вирішальним джерелом прибутку, стає монополне зростання цін на продукцію та монополний диктат на ринках сировини та капіталів. Далі В. Ленін не тільки піддає критиці всевладдя монополій, але й визначає закономірності виникнення величезних корпорацій як вищого ступеня розвитку організаційно-економічних відносин, що певним чином формують матеріальні передумови для становлення нового ладу. Звідси було обґрунтовано лозунг - використовувати досвід трестів та інших монополістичних об'єднань для налагодження планомірного виробництва й розподілу продуктів.

Опонентами марксистсько-ленінського вчення стали представники неокласичної школи політекономії, які до кінця першої чверті ХХ ст. відстоювали ідею «досконалості» вільної конкуренції. Так, послідовник ідей А.Сміта в сфері переваг вільно-конкурентного ринку А. Маршал, розвиваючи основні положення попередників-класиків, на нашу думку, повніше обґрунтував механізм автоматичного встановлення рівноваги на ринку за допомогою досконалої (чистої) конкуренції і дії законів граничної корисності та граничної продуктивності. Уперше були піддані критиці умовності моделі чистої конкуренції. А. Маршалл визнає, що на ринку можуть складатися ситуації, які протилежні вільній конкуренції. Ці ситуації дослідник називає «чистою монополією», коли на певному ринку діє лише один продавець певного товару чи послуги, що не мають заміників. Швидкий розвиток виробничих монополій знайшов відображення в роботі «Принципи політичної економії», де досліджуються проблеми монополії та їх вплив на процеси ціноутворення.

А. Маршалл допускає, що монополія може обмежувати обсяги виробництва товару, шукаючи обсяг при такому рівні ціни, що забезпечує їй максимальну розбіжність між валовою виручкою та валовими витратами; він виділяє як негативні наслідки діяльності монополістичних структур, так і обґрунтовує їх позитивну роль у зв'язку з турботою про розвиток виробництва і задоволення інтересів споживачів [130].

Таким чином, розробка теорії аналізу часткової та довгострокової стійкої рівноваги на ринку, а також урахування розвитку технологій і споживчих переваг для визначення відносних цін надають змогу створити основи нової моделі конкуренції — монополістичної.

На позиціях романтизації вільної конкуренції як антипода монополії стояли практично всі представники математичної школи в політекономії. Так, у другій половині XIX ст., швейцарський економіст Л. Вальрас, узагальнюючи погляди представників класичної школи, сформулював основні положення теорії досконалої конкуренції, яка тривалий час вважалася класичною в економічній науці.

В. Парето розглядає проблеми економічної рівноваги достатньо широко, охоплюючи процес вільної конкуренції при постійних і змінних цінах, а також різні типи монополізованих ринків; так, при вільній конкуренції фірми мають справу з уже сформованими ринковими цінами і пристосовуються до ринкових умов; монополії ж, як приватні, так і державні, самі встановлюють ціни; приватна монополія визначає ціну на свій товар, виходячи з очікуваного попиту. При цьому була встановлена пріоритетна роль диференціації продуктів на ринку, що дало змогу ґрунтовніше дослідити причини процесу монополізації. Важливо підкреслити також, що в теорії В. Парето монополіст вже виступав не як чужорідний елемент в механізмі економічної рівноваги, а як складова частина.

Таким чином, незадоволеність існуючою моделлю досконалої конкуренції, яка головним чином, привертала надмірну увагу лише до методів цінової конкуренції, а також неможливість розкриття на основі цього сутності конкурентної діяльності, потребує нових концептуальних підходів до проблем співвідношення конкурентних та монопольних ринкових структур. Тому, кінець XIX ст. - перша половина XX ст. характеризується визнанням економістами-теоретиками того факту, що конкуренція й монополія являють собою дві сторони єдиного ринкового механізму, що тісно переплітаються між собою. При цьому, з одного боку, монополія виступає як результат розвитку конкурентних процесів у галузях великого машинного виробництва, а з іншого - як явище, що породжує нову якість і форми конкурентної боротьби. Отже, можна констатувати, що в економічній науці до початку XX ст. сформувалась і утвердилась статична модель конкуренції й монополії як двох крайніх різновидів стану ринка, між якими не існує проміжних.

Тим часом, в усіх промислово розвинутих країнах - спостерігається поглиблення процесів концентрації виробництва та швидкий розвиток монополістичних ринкових структур. Це дало поштовх до нових досліджень «конкуренції» й «монополії», які стають дедалі змістовнішими і багатогранними; розглядаються позитивні й негативні сторони діяльності конкурентних і монополістичних ринкових структур, а також їх вплив на розвиток суспільства.

Починаючи з другої третини XX ст. характерним стає визнання вагомості ролі олігопольних і монопольних структур у ринковій економіці, що знайшло підтвердження в появі нових теорій – монополістичної конкуренції та недосконалої конкуренції. І в цьому сенсі переломним моментом в історії розвитку теорії економічної конкуренції та монополії стає 1933 р., характерною ознакою якого був вихід одночасно двох видатних праць Е. Чемберліна «Теорія монополістичної конкуренції» [231] й Дж. Робінсон «Економічна теорія недосконалої конкуренції» [178].

Американський учений Е. Чемберлен виходить з того, що чиста конкуренція між товаровиробниками можлива лише в тому випадку, якщо створюється абсолютно ідентичний продукт, що продається в ідентичних умовах покупцям, які нічим не відрізняються один від одного. У реальному житті таких умов, як правило, не буває. Навіть однорідні продукти розрізняються відтінками якості, пакуванням і торговою маркою. Не тотожні й умови реалізації: фірми мають різний просторовий розподіл продавців, відмінні форми обслуговування покупців, додаткові послуги (наприклад, гарантії обміну чи ремонту несправних товарів), заходи для рекламування. Не ідентичні й покупці за їх інформованістю, звичками до певних продавців або місць продажу тощо. Ця диференціація продукції означає, що кожен виробник (продавець) займає своє монопольне положення. Так звана вільна конкуренція є конкуренцією монополістів. Не існує й єдиного ринку, а є безліч відособлених ринків зі своїми цінами. Але диференціація товарів і ринків не абсолютна: у тому ступені в якому вони можуть служити субститутами можлива конкуренція. Існування субститутів (хоча і не повних) обмежує можливості кожного монополіста підвищити ціни, щоб отримати надприбуток.

Отже, диференціація продукту по Е. Чемберлену це найважливіший, але не єдиний фактор монополістичної конкуренції. Інший – незначна кількість продавців, тобто фактична олігополія. На олігопольних ринках виявляється тенденція до взаємопогоджуваних рішень, зокрема, до паралелізму цін. Наприклад, рішення якої-небудь однієї компанії підвищити ціни раціонально лише в тому випадку, якщо так само готові діяти й інші компанії, інакше неминуча втрата ринку компанією, що підвищила ціни.

У працях Е. Чемберліна монополія не визнається результатом лише концентрації виробництва та централізації капіталу; їм обґрунтовано положення про те, що для ринкової системи властиві тенденції до посилення конкуренції, що зумовлено науково-технічним прогресом, використанням дедалі складніших видів техніки, технологій, різноманітної сировини та матеріалів, що, в свою чергу, дозволяє здійснювати деконцентрацію й диверсифікацію виробництва; він висловив упевненість у природній сутності монополій у конкурентному середовищі, стверджуючи, що підприємництво є «спробою кожного підприємця створити власну монополію, розширити її наскільки можливо, а також спроб захиститися від спроб інших підприємців розширити свої монополії». Е. Чемберлін також довів, що у практичному житті рідко мають місце ситуації досконалої конкуренції й абсолютної монополії. В умовах реальної економічної дійсності існує лише їх діалектична єдність. Як правило, дослідник зустрічається із сукупністю явищ, які лежать між цими двома полюсами - це монополістична конкуренція й олігополія. Вводиться термін «монополістична конкуренція», що є близьким за змістом до поняття «недосконала конкуренція» [231].

Цей підхід було розвинуто у працях Дж. Робінсон, яка розробила теорію недосконалої конкуренції. Конкуренція є досконалою, якщо жоден з виробників не може через обсяг своїх продаж впливати на загальний рівень цін. В умовах концентрації виробництва, що підсилюється, ситуація змінюється; при недосконалій конкуренції з'являється можливість проведення монополіями свідомої цінової політики, маневрування цінами в часі та просторі, а також враховувати особливості окремих груп покупців. У залежності від їхніх доходів, звичної орієнтації й очікувань, а також дії інших факторів цінова еластичність попиту відрізняється. Монополії враховують цю диференціацію, проводячи політику «цінової дискримінації». Абстрактний єдиний ринок сегментується, і стосовно різних сегментів ринку монополія проводить різну політику. Максимум прибутку досягається саме ціновою дискримінацією. На тих сегментах ринку де еластичність попиту за ціною висока, монополії встановлюють відносно низькі ціни. Це дозволяє різко розширити збут і перекрити цінові втрати за рахунок зниження сукупних витрат виробництва завдяки ефекту масштабу. Там, де еластичність попиту за ціною низка, ціни встановлюються на більш високому рівні.

Незважаючи на певні відмінності у підходах до аналізу конкуренції й монополії, можна констатувати, що створення теорій недосконалої конкуренції та монополістичної конкуренції стали певною мірою переломним етапом у розвитку позитивістських уявлень про них, у рамках яких конкурентні відносини (а потім і дії) не розглядаються як таке «зло». Крім того, монополія більше не розглядається виключно як «економічне зло». З'являються все нові і нові наукові праці, що присвячені дослідженням позитивного впливу монополії на розвиток економіки. Подальша еволюція поглядів на типи ринкових структур у рамках традиційних мікроекономічних досліджень зумовила утвердження наявності конкурентного плюралізму.

Так, австрійський економіст Й. Шумпетер (з 1932 р. – американський) переконував, що вплив монополій на суспільно-економічний розвиток не є однозначним [271]. На його думку, прагнення будь-якого суб'єкта господарювання одержати монопольну владу стає рушійною силою наукового прогресу; інноваційна економіка успішно розвивається лише в умовах недосконалого ринку.

На відміну від традиційного, протиставлення монополії конкуренції Й. Шумпетер бачить можливість їхньої позитивної взаємодії; не вся конкуренція ефективна для економічного зростання. Ефективною вважається тільки та, що заснована на зниженні витрат виробництва та підвищенні якості продукції за рахунок технічних, організаційних і управлінських новацій. В умовах постіндустріального етапу суспільного розвитку впровадження нової техніки та технології пов'язано найчастіше з гігантськими

капіталовкладеннями й тривалими строками окупності інвестицій. Найкращі умови для здійснення таких новацій мають великі компанії або монополістичні об'єднання, що володіють величезними ресурсами та мають можливість проводити науково-дослідні роботи. Таку монополію, що забезпечує надприбуток за рахунок новаторської діяльності, Й. Шумпетер називає ефективною. Між тим, отримання надприбутків кожною конкретною монополією це вкрай тимчасова ситуація, що зникає внаслідок здійснення інших нововведень конкурентами (монополіями-суперниками).

Таким чином, кожна ефективна монополія дбаючи про свої приватні інтереси стає джерелом позитивного динамізму в економіці та суспільстві в цілому. Слід зазначити, що точка зору Й. Шумпетера на конкуренцію, як на «процес творчого руйнування», і сьогодні лежить в основі економічних досліджень розробок та інновацій, що реалізуються в країнах з розвинутими ринковими відносинами.

На противагу вченим-попередникам, Ф. фон Хайек дав концептуальні пояснення «новій» конкуренції в сучасних умовах; для нього конкуренція – це не просто ринковий стан досконалої конкуренції, а процес руху, процедура відкриття нових потреб і способів їх задоволення, нових ресурсів і можливостей виробництва. Конкуренція на його думку - це своєрідний інформаційний механізм, що забезпечує одержання систематичних і повноцінних знань про стан економіки, без яких будь-яка господарська діяльність є неможливою. Важливо підкреслити специфічне трактування дослідником і проблем монополії. Так, на відміну від багатьох інших економістів, їм не обґрунтовується негативний вплив процесу монополізації виробництва на економічний розвиток. З точки зору Ф. фон Хайєка, економічний індивідуалізм і приватна власність забезпечують конкурентність будь-яким організаційним формам (у тому числі, і монополійній); він вважає, що монополізація не спотворює інформацію, а дає поштовх виявленню все нових форм економічної поведінки, прискоренню інноваційного розвитку економіки [220].

Питанням взаємозв'язку конкуренції й монополії в другій половині ХХ ст. приділяли увагу багато науковців і інших країнах, серед яких можна виділити роботу І. М. Кірцнера «Конкуренція і підприємництво», в якій досліджується сутність і зміст монополії, порівнюються різні поняття цього явища, розглядається підприємництво як шлях до монополії; особливу увагу приділяв вивченню довгострокової і короткострокової перспективи розвитку різних видів монополійних утворень [97].

Необхідно зазначити, що дослідження феномену «конкуренції» й «монополії» представниками неокласичної школи економічної думки, поглиблені нововведеннями Й. Шумпетера та збагачені новаторською роботою Ф. Хайєка, призвели до ускладнення цих понять, що проявилось в «безпорядку в ортодоксальній теорії та термінології конкуренції».

«Для теоретиків рівноважних цін,- зазначав І. Кірцнер, - слово «конкуренція» стало вживаним у контексті такого стану справ, коли на ринку вже існує так багато конкуруючих учасників, що новим учасникам вже немає місця» [97]. Будь-яке відхилення від внутрішнього погляду на ринок розглядалося як «антиконкурентний» аналіз, який не може бути корисним для розуміння кінцевого результату конкурентної діяльності. «Ринковий ухил» теорії конкуренції став настільки аксіоматичним, що його прибічники не змогли правильно осмислити причини, які дозволили «підняти голову» країнам-аутсайдерам і кинути виклик лідерству США у світовій економіці. Для осмислення цієї події світового економічного життя нове покоління дослідників ввело у науковий обіг спеціальні терміни: «Нова конкуренція» - розроблений М. Бестом [21] і «Конкурентна перевага» - обґрунтований М. Портером [166].

Отже, в сучасній неокласичній літературі концептуальні підходи щодо породження монополії конкуренцією було переформульовано в нову концепцію конкурентних переваг М. Портера, у центрі якої - аналіз різноманітних факторів і корпоративних стратегій, що забезпечують створення та зміцнення ринкової сили компанії; це розвинуто у працях Ж. Ламбдена [114], Д. Аакера [1], Д. Лея та інших авторів.

У радянській науці конкуренція «начебто не існувала» так само, як у реальній економіці не спостерігається ознак монополійної практики. Згідно з офіційною доктриною, конкуренції й

монополії не знаходилося місця ні в СРСР, ні в інших «країнах, де переміг соціалізм». Науковці досліджували переважно монополії XIX – початку XX ст., а монополії капіталістичних країн першої половини XX ст. вважали негативним явищем, властивим тільки капіталістичній економіці. У конкуренції вбачалися гостроконфліктні тенденції, що призводять до економічного й соціального протистояння, до боротьби «всіх проти всіх». Конкуренти оголошувалися ворогами, а в самому суперництві між товаровиробниками не бажали бачити стимулів для розвитку економіки.

На початку 90-х років XX ст. питання монополій обговорювалися на круглих столах Інституту економіки АН СРСР; монополії осмислювалися через призму іноземного досвіду, визначалися відправні точки для порівняльного аналізу монополізму в різних країнах, визначалися різниця причини монополізації в різних країнах, наголошувалося на унікальності радянської монополії.

Інтерес до монополій і монопольних утворень активізувалися в останній чверті XX ст. Українські науковці визначили особливості виникнення й розвитку монопольних утворень та їх трансформації на переломних етапах розвитку країни; були виокремлені специфічні риси цих монополій. Заслугує на увагу і той факт, що вітчизняні науковці XIX – XX ст. досліджували промислові монополії - в галузях металургії, машинобудування, нафтової, вугільної промисловості тощо; в той час як об'єктом дослідження на сучасному етапі все більше стають природні монополії, що функціонують у галузях електроенергетики, нафтогазового комплексу, на залізничному транспорті, у сферах житлово-комунального господарства та й інші.

Визначення оптимального співвідношення конкурентних і монопольних ринкових структур в національній економіці, особливостей їх трансформації в перехідний період розвитку, а також зміни конкурентно-монопольних тенденцій, що відбуваються у зв'язку зі світовими глобалізаційними процесами досліджуються, перш за все, у контексті розробки адекватних засобів й інструментів державного регулювання. При цьому, основна суперечність державного регулювання конкурентно-монопольних процесів в умовах трансформаційної економіки полягає у вирішенні або зменшенні протиріччя між використанням переваг великомасштабного виробництва, яке забезпечує високу ефективність, та необхідністю обмеження негативних наслідків великих монопольних об'єднань, пов'язаних з ослабленням або з усуненням конкуренції. Стимулююча спрямованість цієї політики пов'язана зі сприянням діяльності великих вітчизняних підприємств (фірм) та спрямована на підвищення їх конкурентоспроможності на світових товарних ринках.

Підсумовуючи результати дослідження різних концептуальних підходів щодо явищ конкуренції й монополії, необхідно відмітити те, що незважаючи на певні відмінності співвідношення «конкуренція/монополія», було предметом досліджень вчених практично всіх наукових шкіл економічної теорії. При цьому конкуренція представниками практично всіх наукових шкіл розглядається як *центральний механізм*, за допомогою якого реальний сектор ринкової економіки координує економічну діяльність. Якщо порушено принцип конкуренції, то матеріальні багатства суспільства зменшуються. Монополію слід розглядати лише у контексті її співіснування й активної взаємодії з конкуренцією. Весь господарський механізм сучасного суспільства може бути інтерпретований як складна та багатогранна взаємодія конкурентних і монопольних сил ринкової економіки.

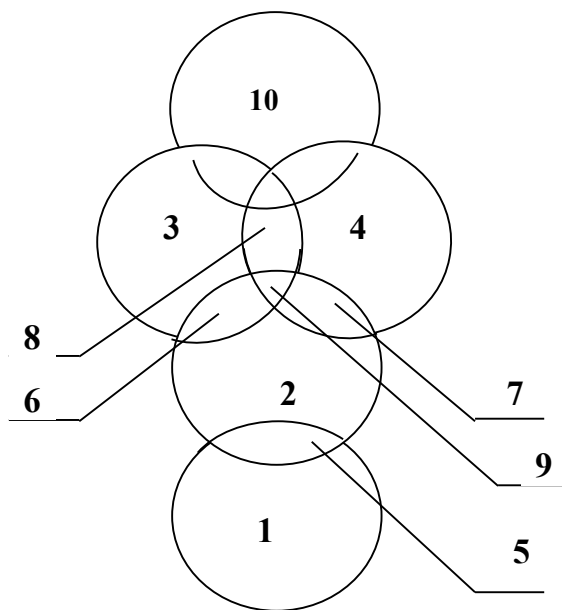
Таким чином, дослідження еволюції наукових концепцій показує велике різноманіття концептуальних підходів щодо взаємодії та співвідношення конкурентних і монопольних структур ринку. Кожний методологічний підхід вирізняється оригінальністю поглядів на конкуренцію й монополію; має свої сильні та слабкі сторони, а також містить фундаментально-практичні судження, що не втратили своєї актуальності й дотепер.

## 1.2. Виробничо-економічні передумови створення монопольних формувань

Монополія як соціально-економічне явище є формою усупільнення виробництва, риси якої визначаються панівними виробничими відносинами. Загальновідомо, що кожен наступний історичний етап розвитку суспільства включає в себе певні риси й надбання попереднього періоду. Тому монополії включають як певні риси й надбання попереднього періоду, так і набувають нових специфічних соціально-економічних ознак сучасного етапу історичного розвитку.

В зв'язку з цим набуває актуальності та своєчасності розгляд історичних аспектів виникнення монополій в різних економічних системах, що дозволяє дослідити не тільки їх трансформаційні процеси, але і надасть змогу визначити ті характерні риси сучасних монопольно-ринкових структур, що «перейшли» з попередніх соціально-економічних формацій.

Монополістичні тенденції на всіх етапах розвитку проявлялися в різних формах, зумовлюючи як позитивні, так і негативні наслідки. Залежно від історичних періодів суспільного розвитку виділяються - антична, монополія середньовіччя, капіталістична, соціалістична й ринково-орієнтована монополії (рис. 1.1).



1 – антична монополія, 2 – монополія середньовіччя; 3 – капіталістична монополія; 4 – соціалістична монополія; 10 – ринково-орієнтована монополія; 5,6,7,8,9 – „зони перекриття”.

*Рис. 1.1. Зв'язок між різними видами монополій залежно від історичних етапів розвитку суспільства*

Розглянемо характерні риси та ознаки монополістичних утворень, що були притаманні їм на відповідних етапах суспільного розвитку. При цьому необхідно визначити, так звані, «зони перекриття» різних видів монополій та їх специфіку (рис. 1.2, рис.1.3). «Зона перекриття» – відображає східні риси (поєднання) різних видів монополій, зосереджуючи найбільш вагомі їх характеристики, показники та вимірники.

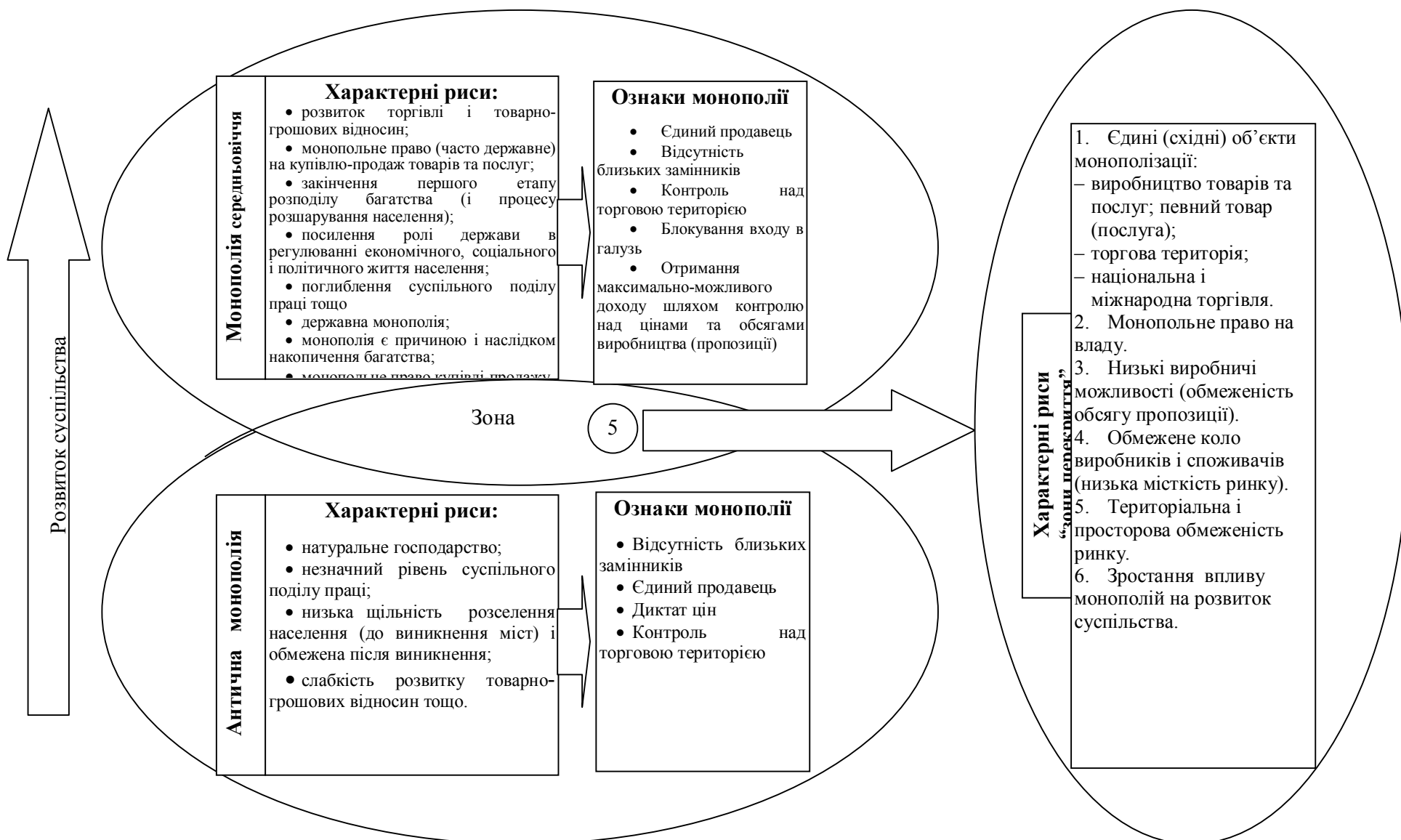


Рис. 1.2. Взаємозв'язок античної і монополії середньовіччя, а також визначення характерних рис "зони перекриття"

**Антична монополія.** Історія монополій нараховує тисячі років і сягає глибокої давнини. Однією з перших була створена монополія, що виникла в епоху правління Дарія I Великого (522-486 р. до н.е.) у столиці Перської держави - місті Сузи, що розташовувався на перехресті найважливіших для древнього світу торговельних шляхів - іноземним купцям було заборонено торгувати. Це був перший досвід обмеження торговельних операцій за етнічною ознакою, який зберігався ще на початку XX століття. Саме в епоху Дарія в Західній і Центральній Європі зароджувалися паростки національних монополій. Кельти (предки нинішніх ірландців і валлійців) - митці ремісничої справи, кочуючи від одного племені до іншого, виготовляли прогресивні бронзові та залізні предмети озброєння і побуту, а також навчали древніх германців і балтів розумітися в ремеслі й торгівлі.

Інший приклад природної монополії має ще більш давню історію. Так, в II тисячолітті до н.е. сформувалася перша хлібна монополія в Древньому Єгипті - зерновій житниці всього Середземномор'я. В V ст. до н.е. у грецькій колонії в Північному Причорномор'ї з'являється другий «хлібний монополіст». За тих часів хлібна монополія стає основою процвітання держави. Античні часи також дають ряд прикладів панування монополій, в основу яких покладений принцип - обмеження права на владу.

Таким чином, для перших монополій, що склалися за часів античності були характерні ознаки, що відповідали на той час виробничим відносинам, а саме :

- монополіст - єдиний продавець товару;
- монополіст – диктує та контролює ціни (диктат цін);
- контролює певну торгову територією;
- необхідна відсутність близьких заміників товарів, що продаються.

**Монополія середньовіччя.** В цей період виникають державні монополії. Так, з відкриттям у 1492 р. Америки монопольне право на торгівлю дорогоцінними металами та колоніальними товарами в Європі одержує Іспанія. Англійський філософ середньовіччя Томас Гоббс, досліджуючи монополії, створені державою для зарубіжної торгівлі, зазначав, що метою означеної корпорації є збільшення прибутків шляхом монопольного права купівлі та продажу як вдома, так і за кордоном.

Зростання значення монополії в економічному житті Європи відбувалося в таких передумовах.

1. Специфіка існуючого способу організації виробництва, що одержав назву цехової системи. Цехом називалася організація усіх виробників певного роду товарів, яка створена з метою стабілізації цін і формування гарантованих умов існування ремісників. Цех контролював випуск продукції кожного ремісника і ціну продажу, не допускав на ринок можливих конкурентів.

2. Видача монархами різних привілеїв, що надає виключне право на виробництво або торгівлю будь-яким товаром або послугами. Такі привілеї були предметом бажання практично кожного виробника чи купця, які прагнули уникнути в такий спосіб конкуренції з боку співвітчизників або іноземців. Наприклад, в Англії (XVII ст.) такі привілеї роздавав у великій кількості король Карл I. Існували монополії окремих осіб чи асоціацій на виробництво мила, скла, тканин, шпильок й інших благ. Сам Карл I скуповував вантажі перцю, що завозились Вест-Індською компанією, а потім продавав їх за монопольними цінами. Незабаром монополії настільки погіршили положення на ринках, що до кінця XVII ст. король був позбавлений права давати привілею без згоди парламенту.

3. Можливість захоплення ринку за допомогою будь-якого ресурсу. Захоплення ринку за допомогою ресурсу та використання монопольної влади може слугувати наступний приклад; у XVII ст. паризькі печі топилися дровами, що доставлялися в місто шляхом сплавки їх по річці, тому що інші способи перевезення робили таке благо як "дрова" занадто дорогим. У 1606 р. головні портові торговці організували "товариство"



для продажу дров, і в результаті ціна їх виросла з 4 до 110 ліврів за віз. Населення звернулося зі скаргою до міської влади, яка розпустила "товариство".

Досліджуючи монополії й узагальнюючи історичні факти філософи середньовіччя, пов'язували їх, перш за все, з накопиченням багатства, яке у Європі тих часів можливо було за рахунок досягнення домінуючого (пануючого) становища тільки при наявності у монопольних структур таких ознак, а саме, монополіст має:

- бути єдиним продавцем;
- контроль над торговою територією;
- можливість блокування входу в галузь;
- отримувати максимально-можливий дохід шляхом контролю над цінами й обсягам виробництва (пропозиції).

Також умовою монопольного становища стає відсутність близьких замінників товару, який випускається або продається.

Аналізуючи вище наведені характеристики античної та середньовічної монополії можна окреслити наступні східні риси:

- а) єдині об'єкти монополізації - виробництво товарів і послуг, певний товар (послуга), торгова територія, національна та міжнародна торгівля, право на владу;
- б) низькі виробничі можливості (обмеженість обсягу пропозиції);
- в) обмежене коло виробників і споживачів (низька місткість ринку);
- г) територіальна і просторова обмеженість ринку;
- д) поступове зростання впливу монополій на розвиток суспільства.

В «зоні перекриття» знайшли відображення всі основні характеристики, які були притаманні як монопольним утворенням античності так і середньовіччя (див. рис. 1.2). Отже, можна стверджувати, що вже за часів античності і середньовіччя проявляються основні ознаки сучасних монополій.

Слід зазначити, що середньовіччя, як важливий етап розвитку суспільства, має різні часові межі у різних країнах світу. Так, наприклад, в деяких більш економічно розвинутих країнах відбувається становлення капіталістичної формації, а в інших – все ще спостерігається розвиток феодальних відносин.

Дослідження історичної практики того часу дозволяє констатувати, що на початку XIX ст. в більшості європейських країн склалися дещо схожі передмови становлення монополій, а саме:

- значна кількість феодально-кріпосницьких пережитків;
- низький рівень техніки та технології;
- неоднорідний, слабкий зв'язок окремих підприємств з банками;
- особливості діяльності багатьох монополістичних утворень обумовлені наявністю казенних замовлень і фінансовими заходами впливу.

Проте лише наприкінці XIX ст. склалися реальні умови монополізації економіки у більшості розвинутих європейських країн на основі досягнутої до того часу високої концентрації промислового виробництва та капіталу, що характеризується як капіталістична система господарювання.

**Капіталістична монополія.** Методи концентрації капіталу, які використовувалися на початку XIX ст., не забезпечували необхідного зосередження капіталу для ефективного масового виробництва. В цих умовах виникла альтернатива: перша, - розгортання виснажливої конкуренції проти інших компаній, що зайняті в одній сфері виробництва; друга, узгодження з іншими компаніями основних напрямків діяльності.

В першому випадку, для того щоб вижити в конкурентній боротьбі, необхідно було впроваджувати нову техніку, прогресивну технологію, збільшувати масштаби виробництва, які потребували значних капіталовкладень; це підвищувало і ризиковість подальшого виробництва.

Другий - базується на системі зговорів, союзів, угод про спільну виробничу діяльність, єдиному рівне цін, поділі джерел сировини і ринків збуту тощо. Як правило, більшість виробників віддають перевагу другому шляху, укладаючи між собою різного роду угоди (в точу числі й таємні), які зараз є однією з характерних рис монополізації економіки.

Крім того, швидкий ріст розмірів капіталу забезпечується також посиленням централізації, яка відбувалась у формі злиття або об'єднання незалежних компаній. Внаслідок централізації виробництва та капіталу – добровільного об'єднання компаній або поглинання сильними фірмами більш слабких – монополії виникають набагато швидше ніж внаслідок концентрації.

Злиття компаній відбувається в різноманітних формах – шляхом обміну акціями або придбанням активів, охоплює всю діяльність компаній чи припускає збереження деякої незалежності. Виділяється горизонтальне, вертикальне та конгломератне злиття.

*Горизонтальне* – базується на об'єднанні фірм конкурентів; *вертикальне* – коли учасників поєднують відносини купівлі-продажу продукції послідовної переробки; *конгломератне* – у інших випадках. Внаслідок злиття самостійні учасники ринку створюють союзи (об'єднання) з єдиною системою контролю комерційної діяльності. Так, в кінці XIX – на початку XX ст. з метою монополізації ринку спостерігається переважно горизонтальне злиття. В 20-х роках XX ст. шляхом горизонтального злиття фірми намагаються створити та посилити олігопольний підхід; в 40-х роках – злиття носить переважно диверсифікований характер, а в 60-х та 80-х роках – створюються переважно конгломерати, але й спостерігається й ряд крупних горизонтальних злиттів. Між тим, необхідно зауважити, що незважаючи на те, що цільова спрямованість і результат злиття компаній може відрізнятись, проте головна мета таких об'єднань – збільшення та посилення ринкової влади.

Зважаючи на те, що Україна тривалий історичний період була складовою частиною Російської імперії, а потім і СРСР, виділимо історичні особливості виникнення та розвитку монополістичних тенденцій в Росії XIX ст. Так, перші монополії утворились в 80-х роках XIX ст. (наприклад, Спілка рейкових фабрикантів), що пов'язано з безпосереднім втручанням державних органів в створення і розвиток монополій в галузях, які мали пріоритетне значення (машинобудування, металургія, транспорт, нафтова промисловість тощо) для якісного забезпечення потреб господарського комплексу країни. Наприклад, в 1880 – 1890 рр. тільки на водному транспорті діяло більш ніж 50 різноманітних союзів й угод. Означені особливості стають причиною виникнення ще в кінці XIX ст. державно-монополістичних тенденцій.

Проте, якщо до початку XX ст. роль монополій в економіці була незначною, то після економічної кризи 1900 – 1903 рр. монополії поступово охопили найважливіші галузі промисловості, особливою рисою яких стала монополізація збуту при одночасному збереженні їх учасниками виробничою та фінансовою самостійності. В роки Першої світової війни відбувається зростання чисельності монополій, особливо пов'язаних з воєнним виробництвом, що супроводжується подальшим зрощуванням монополій з державними органами й примусовим об'єднанням за участю уряду.

Таким чином, характерні ознаки капіталістичної монополії стали наслідком тих виробничо-економічних умов, що склалися в капіталістичній системі господарювання в кінці XIX – на початку XX ст., а саме є результатом:

- жорсткої конкурентної боротьби;
- концентрації та централізації виробництва й капіталу;
- технологічної унікальності виробництва;
- економії на масштабах виробництва;
- унікальності продукції та відсутності близьких її замінників;
- наявності бар'єрів «входу-виходу» в галузь;
- практично повного контролю над цінами.

Подальше дослідження характерних рис економічних систем і притаманних їм монополій базується на аналізі соціалістичної (планової) ринкової-орієнтованої систем господарювання.

**Соціалістична монополія.** Після Жовтневої революції 1917 р. радянська держава на основі розподільчих органів монополій створила органи управління господарським комплексом держави. Слід зазначити, що на перших етапах свого становлення використовувалися деякі надбання царської імперії (в тому числі, інфраструктура, інструменти регулювання, контролю тощо), які призвели до розвитку існуючих і створення нових монопольних утворень.

Визначною ж рисою радянського соціалізму ХХ ст. було переважання державної власності на засоби виробництва, панування державного сектора у виробництві і розподілі товарів, робіт і послуг. Це унеможливило конкуренцію, перетворило державу в безпосередній суб'єкт господарської діяльності, сформувало фундамент централізованої планової економіки, яка перетворилася на гігантського монополіста.

Свої монопольні права у сфері виробництва держава здійснювала через галузеві міністерства (відомства), які й визначали обсяг і структуру виробництва, технічну політику, розробку нових товарів і прогресивних технологій, а часто і виробництво товарів-замінників. Тому спочатку, сформувавшись як штучна організаційна монополія з плином часу перетворюється в технологічну. Одним з наслідків даної монополії стає поділ «ринків» певної продукції на сукупність «міні-ринків» різноманітних видів і підвидів цієї продукції. Створюється унікальна ситуація: в ринковій економіці, там де стикаються інтереси десятків конкурентів, в умовах планової - мирно співіснують десятки монополістів. Означене поєднання вузької спеціалізації й монополізації найбільш відчутно проявилось в галузях промисловості, особливо в машинобудуванні, де над створенням кінцевого продукту працюють десятки підприємств, серед яких переважна більшість - єдині виробники продукції.

Наслідком державної монополізації всіх сфер економіки стає монополія підприємств, організацій та установ незалежно від їх розміру та сфери діяльності. При цьому навіть середнє та мале підприємство може стати монополістом, якщо частка у виробництві певного товару є значною. В той же час, крупне підприємство може і не досягти монопольного положення, якщо його частка у виробництві є нижчою, ніж у підприємств, що виготовляють аналогічну продукцію.

Основними передумовами виникнення таких монополій є: відсутність різноманітних форм власності та формування державними органами управління відповідного монопольного зовнішнього й внутрішнього середовища функціонування таких підприємств.

Таким чином, наслідком пануючих виробничо-економічних умов в плановій економіці стають характерні риси соціалістичної монополії:

- тотальна монополія держави на розпорядження засобами виробництва та результатами діяльності, підприємницьку діяльність й інформацію;
- висока концентрація й централізація виробництва і капіталу;
- економія на масштабах виробництва;
- потужні бар'єри «входу-виходу» (переважно адміністративні).

В кінцевому рахунку монопольне положення суб'єкта господарювання не залежить від масштабів, а визначається специфікою централізованого планування, розміщенням продуктивних сил, технологічними особливостями виробництва.

У 80-р. ХХ ст. виявилось, що економічна система соціалістичних країн суттєво відстала від капіталістичних по ефективності виробництва, сукупності політичної, соціальної й економічної свободи, життєвому рівню населення. Між тим, в соціально-економічному розвитку капіталістичних країн посилюється роль держави; це дає більший ефект ніж в соціалістичних. Низька ефективність соціалістичної економіки, неспроможність пристосуватися до світових вимог економічного розвитку, призвела її до

глибокої кризи та руйнації адміністративно-командної системи управління в більшості соціалістичних країн; це обумовило необхідність трансформації планової економіки в ринкову.

**Ринково-орієнтована монополія.** Аналізуючи проблеми формування монополій у сучасному ринковому господарстві, необхідно відмітити, що на відміну від адміністративно-командної системи управління економікою, в якій переважала галузева монополія, що виникала на основі горизонтальної концентрації виробництва; у високорозвинених країнах набула поширення міжгалузева монополізація на базі вертикальної інтеграції, шляхом об'єднання виробників суміжних галузей — від видобутку сировини, науково-технічного забезпечення виробництва до реалізації готової продукції.

Таким чином, відбувається масова інтеграція підприємств різних галузей промисловості, науки, транспорту, сфери послуг і торгівлі. Формуються багатогалузеві гіганти, виробничі комплекси, які є втіленням сучасного етапу науково-технічного прогресу з адекватною матеріально-виробничою базою. Ці багатогалузеві виробничі комплекси і відображають сучасний рівень розвитку й усупільнення виробництва.

Необхідно зазначити, що виробничий комплекс визначає потенціал впливу монополії на формування інвестиційного та споживчого попиту і, відповідно, її здатність регулювати процеси ціноутворення на національному та світовому ринках. У конкуренції з такими гігантами світового ринку підприємницькі монополії, що сформувалися в кранах з перехідною економікою програють як за обсягом інвестиційних ресурсів, так і масштабами нововведень, а також мобільністю виробництва. Між тим, суб'єктом монополії може бути не тільки велике, але й незначне за розмірами підприємство - особливо, якщо випускає унікальну продукцію.

В умовах постіндустріального етапу розвитку ринкової економіки характерними рисами її монополії стають:

- інноваційний характер діяльності та продукції;
- концентрація й централізація виробництва і капіталу;
- унікальний характер продукції ;
- економія на масштабах;
- наявність бар'єрів «входу-виходу» на ринок;
- створення власної якомога більшої ринкової ніші.

Дослідження характерних ознак економічних систем та притаманних їм монополій, дозволяє визначити взаємозв'язки між ними, відмінні та східні риси тощо (рис. 1.3 - зони перекриття 6, 7, 8, 9 ).

Так, наприклад, монопольні утворення планової економіки увібрали в себе деякі аспекти генезису капіталістичних монопольних утворень і середньовіччя, що відображено в “зоні перекриття 9”. Отже, “зона перекриття 9” віддзеркалює деякі специфічні риси, що дісталися у спадок вітчизняним монополіям, і які обґрунтовані історичними особливостями розвитку держави в другій половині XIX – на початку XX ст. Серед цих особливостей:

- виникнення ряду картельних узгоджень в галузях легкої та важкої промисловості, що обумовило появу синдикатів, тобто проявилась тенденція комбінування виробництва;
- утворення стійких, нерівномірних взаємозалежностей і взаємозв'язків між промисловістю та банками;
- формування нових монопольних утворень (трестів, концернів) на принципах горизонтального, вертикального комбінування та кооперування;
- закономірності розвитку окремих промислових районів, які визначають специфіку розвитку промислових і банківських монопольних утворень.

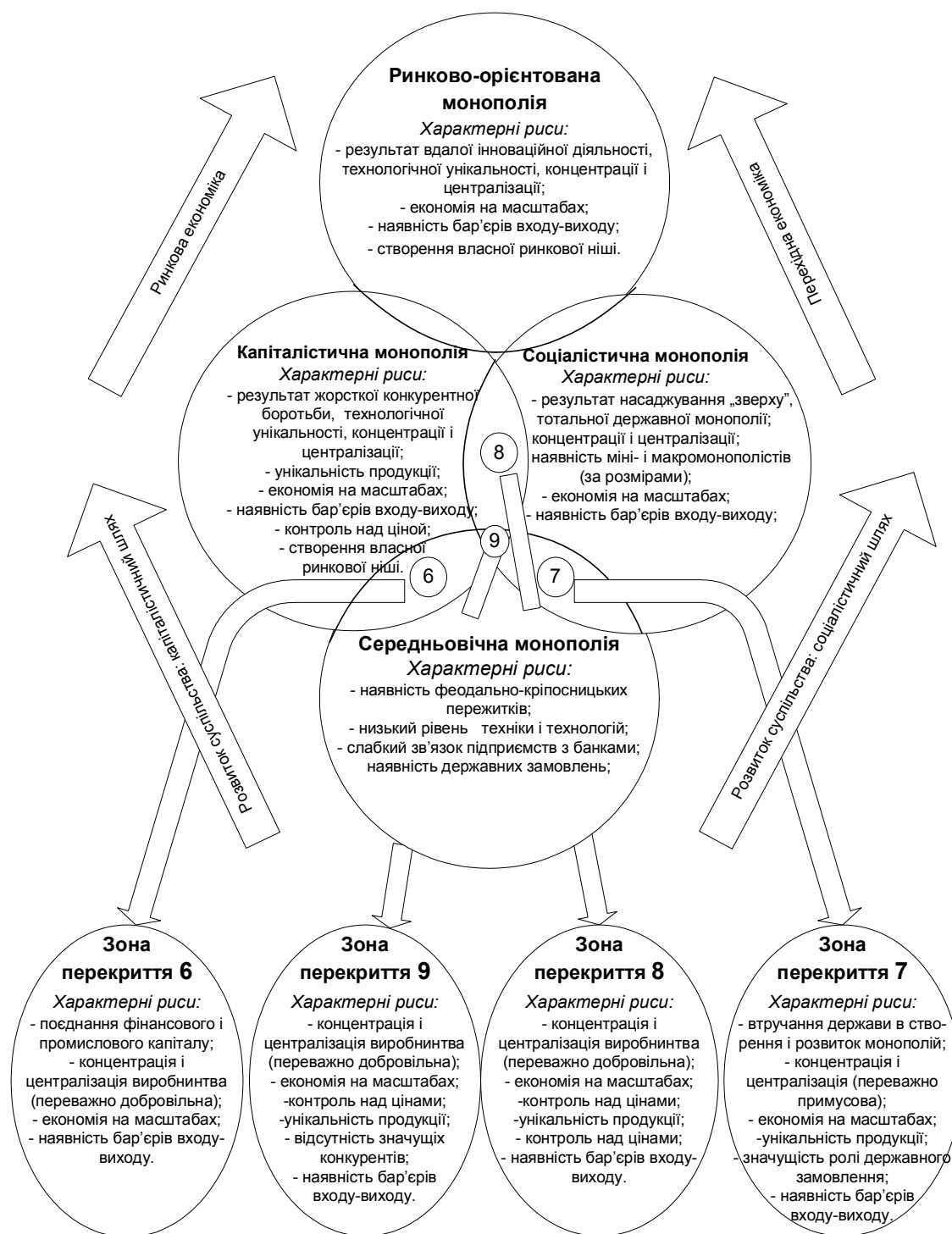


Рис.1.3. Взаємозв'язок між середньовічною, соціалістичною, капіталістичною і ринково-орієнтованою монополією

Очевидно, що є і певні загальні риси й ознаки монополій, що притаманні монопольним структурам в різних суспільно-економічних формаціях, наприклад, наявність бар'єрів «входу-виходу», економія на масштабах виробництва тощо. Але визначення особливостей становлення підприємств з монопольним положенням на ринку

в транзитивній (перехідній) економіці потребує більш ґрунтовного порівняльного аналізу їх умов формування в плановій і ринковій економіках.

### 1.3. Становлення монопольних і конкурентних структур ринку

Складність дослідження проблем становлення та розвитку монопольних структур у перехідній економіці полягає в тому, що економічна реальність суспільства постійно змінюється, як і риси та властивості притаманних їй ринкових структур. Теорії переходу від планового до ринкового способу господарювання до сьогодні не створено. Необхідно також враховувати і те, що результати дослідження, отримані вченими провідних країн світу, безпосередньо складно використати в практиці країн з перехідною до ринка економікою в зв'язку з різним інституційним середовищем.

Крім того, досвід переростання вільної конкуренції в монополію в ринково-розвинутих країнах відбувався упродовж тривалого історичного періоду, коли їх економіка була найбільш ефективною порівняно з країнами, що пізніше стали на шлях ринкових перетворень.

Серед країн світового ринку малоефективна планова економіка зазнала суттєвих змін, які не тільки не підвищили її рівень функціонування, а навпаки, - ще й більше знизили. Крім того, на початку ринкових перетворень сучасні постсоціалістичні країни мають високий рівень монополізації економіки, яка програє в соціально-економічному змаганні ринково-розвиненим. Тому не всі відомі з економічної теорії рекомендації з розв'язання ключових проблем розвинутого ринкового господарства, до числа яких відноситься і посилення монополізації національних ринків, можуть бути придатними для практичного використання в країнах з перехідними економіками.

В останні два десятиріччя спостерігається підвищений дослідницький інтерес вітчизняних науковців та практиків стосовно розробки та проведення ефективної конкурентної й антимонопольної політики. Але і сьогодні багато питань з теорії та практики розвитку монопольних і конкурентних ринкових структур поки що залишаються недостатньо вивченими.

Необхідно зазначити, що в сучасних умовах весь господарський механізм національної економіки інтерпретується як складна та багатогранна взаємодія конкурентних і монопольних структур. Отже, сучасну монополію слід розглядати лише у контексті співіснування і активної взаємодії з конкурентними ринковими структурами. Використовуючи ці методологічні положення, проаналізуємо сутнісні характеристики планової та ринкової економіки через «призму» специфічних умов становлення монопольних і конкурентних ринкових структур перехідної економіки.

Монополізм і концентрація виробництва успадковані сучасною ринково-орієнтованою економікою країни від адміністративно-командної системи управління господарством часів СРСР.

Тому дослідження особливих рис національного монополізму базується на аналізі характерних ознак тієї чи іншої системи управління економікою. Сукупність наведених в табл. 1.1 характерних ознак планової й ринкової економіки дозволяє виявити глибинні причини прояву монополізму та їх специфіку прояву в перехідний період.

Існування за часів СРСР «загальнонародної», а по суті державної власності на засоби виробництва, призвело до виникнення й державної монополії в усіх сферах суспільного господарювання. Інші форми власності практично не проявляються.

Наприклад, існуюча кооперативна власність була по суті різновидом державної, а «залишки» особистої приватної власності практично не впливали на економічні процеси в суспільстві. Це призводить до ліквідації приватного бізнесу, унеможлиблює конкуренцію, що перетворило державу в безпосередній суб'єкт господарської діяльності.

*Таблиця 1.1*

*Окремі порівняльні ознаки різних видів економік*

Ознаки	Економіка	
	Планова	Ринкова
Характер управління	Централізований	Саморегульований
Форми власності, які переважають	Державна	Колективна та приватна
Основа організації продуктивних сил	Тотальне державне планування	Ринкова саморегуляція товарно-економічних відносини
Суб'єкти господарювання	Державні підприємства	Підприємства різних форм і видів власності
Залежність суб'єктів господарювання від держави	Максимальна	Мінімально-необхідна
Мотивація діяльності	Виконання планових завдань	Максимізація отриманого прибутку

Монополія держави була покладена в основу організаційно-господарського механізму і визначала специфіку означеної економічної системи: директивне централізоване розміщення ресурсів і розподіл доходів, товарів, робіт і послуг у «ручному» керуванні. Державні органи через систему обов'язкових планових завдань визначали й оцінювали обсяги суспільних потреб і ресурсів суб'єктів господарювання єдиного народногосподарського комплексу, направляючи їх в соціально-потрібному напрямку; коректували об'єми та структуру виробництва, планували і розподіляли виготовлену продукцію між галузями й окремими підприємствами.

У плановій економіці діяло централізоване забезпечення підприємств всіма видами ресурсів, в тому числі фондами заробітної плати, що обумовлює появу недоліків у системи ціноутворення. Таким чином, підприємства-виробники не мали можливості на свій розсуд обирати постачальників, споживачів, кредиторів, торгових посередників, встановлювати ціни на продукцію, що випускається. Це призводило до відчуження товаровиробників від прийняття рішень з реалізації виготовленої продукції, що в свою чергу формувало менталітет «утриманця», а також породжувало антиринкові ідеології та світогляд.

Оскільки підприємство не було зацікавлено в підвищенні ефективності роботи, не ставило за мету отримання кінцевого результату - прибутку, то реалізовувало продукцію за централізовано встановленими цінами; в багатьох випадках працювало збитково і майже не несло за це відповідальності. А оскільки держава була основним виробником і споживачем виготовленої продукції, то збиткова діяльність не призводила до банкрутства.

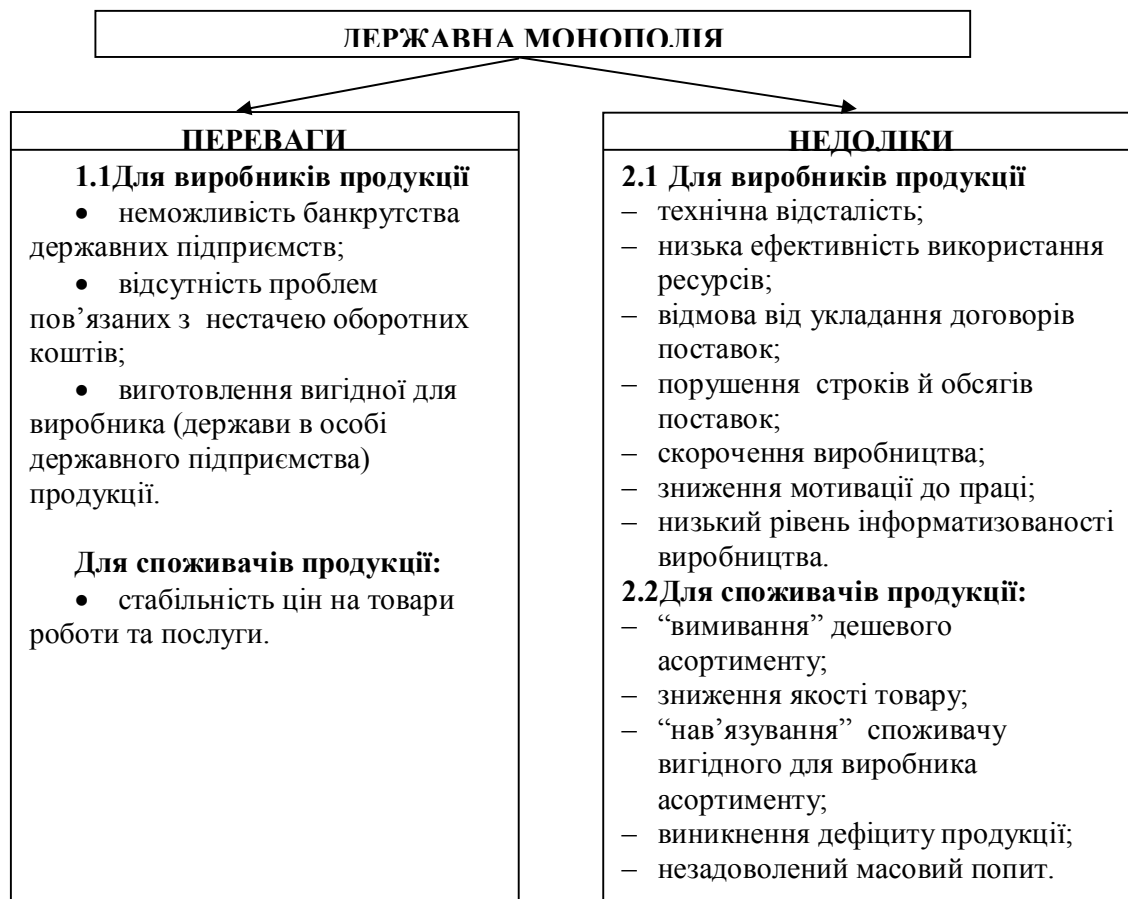
Держава монополізувала всі сфери життя суспільства: виробництво, розподіл, обмін і споживання, зокрема, банківську діяльність, зовнішню та більшу частину внутрішньої торгівлі.

Отже, підприємство в умовах адміністративно-командної системи управління, навіть будучи єдиним виробником певного виду продукції, є монополістом лише формально через те, що не має реальної самостійності та монополічної влади як у виробництві продукції, так і в реалізації. Монополія підприємства була формою вираження монополії держави. При цьому у більшості випадків адміністративна монополія планової економіки формувалася під впливом держави як галузева монополія, тобто на базігоризонтальної концентрації виробництва.

Державні органи й апарат управління, користуючись монополією на інформацію, не несли відповідальності за прийняття рішень, що призводило до росту бюрократизації суспільства, безвідповідальності, зловживань - особливо в сфері розподілу природних, матеріальних, фінансових та інших видів ресурсів.

Таким чином, наслідком державної монополії стала монополія підприємств, організацій, установ незалежно від їх розміру та сфери діяльності. При цьому навіть середнє й мале підприємство мало можливість стати монополістом, якщо його частка у виробництві певного товару була достатньо значною. В той же час, велике підприємство може і не досягти монопольного положення, якщо його частка у виробництві є нижчою, ніж у підприємств, що виготовляли аналогічну продукцію.

Аналіз переваг і недоліків існування державної монополії з точки зору виробників і споживачів продукції ( рис. 1.4). показує, що, з одного боку, була надзвичайно пагубною для споживачів продукції, проте, з іншого вигідною для більшості товаровиробників.



*Рис. 1.4. Переваги та недоліки державної монополії з точки зору виробників і споживачів продукції*

Таким чином, монополізація в адміністративно-командній системі управління була заснована на монополії держави на власність, підприємництво (управління) та зовнішню торгівлю. Державна монополія, з одного боку, виявилась надзвичайно пагубною для окремих споживачів продукції, а з другого – була вигідною для більшості товаровиробників.

**Ринкова економіка** була більш гнучкою, здатною пристосовуватися до постійних змін внутрішніх і зовнішніх умов функціонування; ресурси розподіляються і використовуються за допомогою механізму ринкової конкуренції, центром якого була ціна й якість продукції, її інноваційний характер, доступність факторів виробництва тощо.

Орієнтуючись на ціни, товаровиробники визначають - що виробляти й які ресурси використовувати у виробничому процесі.

Мотивація діяльності суб'єктів направлена на реалізацію особистих інтересів, а головним економічним інтересом підприємств стає максимізація прибутку, збільшення



продаж, зростання частки на ринку, утримання монопольної позиції на ринку, зростання ринкової вартості підприємств та інше.

Використання ресурсів вирішується в рамках великих підприємств на основі стратегічного планування з урахуванням найбільш перспективних галузей. Перерозподіл ресурсів на розвиток пріоритетних, новітніх галузей відбувається як за рахунок інвестиційних ресурсів приватних інвесторів, так і бюджетних асигнувань (загальнонаціональних і міждержавних програм).

В високорозвинених країнах набула поширення вертикальна інтеграція, діють міжгалузеві монополії на базі об'єднання суміжних виробників. Проте, формування багатогалузевих комплексів не виключає існування на галузевих ринках дрібних спеціалізованих фірм та організацій-новаторів. Кожен із цих суб'єктів ринку має свої переваги, що дають можливість займати свою нішу ринку і конкурувати з іншими за певними правилами з метою її не тільки утримання, а й розширення. У монополістів-гігантів – це економічна стабільність, дрібних фірм - гнучкість, пристосовуваність до особливих ринкових сегментів, фірм-новаторів – переваги першовідкривачів. Така структура суб'єктів ринку сприяє максимальному використанню можливостей розвитку, що можливо за наявності різних форм організації виробництва.

Виникнення монополій у ринковій економіці, як правило, зумовлено науково-технічними та технологічними досягненнями, проектно-конструкторськими розробками тощо. Основним же фактором посилення монопольних тенденцій на конкурентному ринку стає диференціація товарів, що виступає найважливішим елементом у стратегіях сучасних компаній.

Узагальнюючи вище означене, можна зробити висновок, що джерела виникнення монополізму та монополій в наведених економічних системах суттєво відрізняються (рис. 1.5).

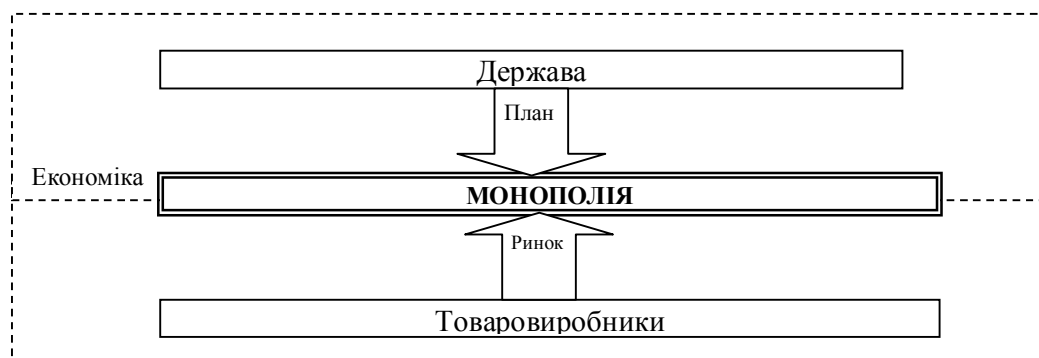


Рис. 1.5. Виникнення монополій у плановій та ринковій економіці

В умовах ринкової економіки монополія виникає, як правило, «знизу» - з маси товаровиробників на основі конкурентної боротьби за споживача. Таким чином, формується *економічна (підприємницька) монополія* – підприємство-товаровиробник, що забезпечує обсяг пропозиції на тому чи іншому ринку, що впливає на ринкові ціни. Означені особливості виникнення монополії стають причиною того, що в ринковій економіці, підприємство може стати монополістом в жорсткій конкурентній боротьбі за умови ефективного використання власного економічного потенціалу.

На відміну від класичної, монополії у перехідній економіці формувалися як наслідок адміністративно-командної системи управління, тобто насаджувалися «зверху» державою. Процеси концентрації та спеціалізації прискорювали утворення монополій і закріплювали їх положення в господарському комплексі країни. При цьому *адміністративна монополія* формувалася під впливом держави як галузева, тобто на основі горизонтальної концентрації виробництва.

Необхідно враховувати і те, що в умовах планової економіки монополії створювалися на базі відносно відсталої технологічної бази та часткового, нерационального використання наявного економічного потенціалу. Отже, індустріальні гіганти, що «пережили» упродовж минулих десятиріч спад виробництва, оснащені фізично та морально застарілими основними фондами (капіталом); додаткового фінансування потребують до 90 % підприємств.

Аналіз пострадянського періоду демонструє суперечливі точки зору на реальний рівень монополізації економіки, у тому числі, й української. Науковці вважають, що за соціалістичної системи управління економіка була надмірно монополізованою. Відповідно до одного з перших досліджень у цій сфері (1988 р.), 3/4 зайнятих працювали на підприємствах з чисельністю працюючих понад 1000 осіб і тільки 15% - на підприємствах з чисельністю меншою 500 працюючих. Зрозуміло, що така структура промисловості не є характерною для більшості розвинутих країн [279].

Перехід від планової економіки до ринкової зумовлює необхідність реалізації комплексу інституційних і структурних змін. В основі такого переходу лежить період переосмислення необхідності формування й розвитку нових конкурентних підходів, а також механізмів стимулювання конкуренції.

На початку 90-х років минулого століття після приватизації суспільної власності держава втратила монополійні права як на підприємництво (управління) так і зовнішню торгівлю; ці зміни сприяли перетворенню адміністративної монополії галузевого міністерства, що існувала у плановій економіці в економічно-підприємницьку - у ринковій.

Слід підкреслити, що специфіка монополій сучасного періоду розвитку національної економіки полягає в тому, що вони не є результатом нового етапу в усупільненні виробництва або ринкової ситуації. У країнах з перехідною економікою більшість монополій сформувалися в процесі «паперової» приватизації, в результаті переділу державної власності. Саме близькість до політичної влади, а в окремих випадках і злиття з нею, дають можливість новим підприємцям одержувати надприбутки. Крім політичної складової, у монополій перехідного періоду існує ще й фінансова компонента, тобто значна їх частина утворилась в основному навколо найбільших банків як фінансово-промислової структури.

Хоча колишня структура національного господарства була дуже монополізованою і додатково цьому сприяло місце, яке займала Україна в економічному комплексі, проблема ринкової влади не є тільки результатом «гігантomanії», притаманної розміщенню ресурсів; це зумовлено, і суперечливістю формування цивілізованого конкурентного середовища, що дає можливість до різного роду зловживань монополією владою, а також сприяє взаємодії економічного та політичного монополізму.

Отже, у процесі зародження монополійних структур пострадянських країн, важливу роль відіграють не ринкові мотиви, а такі фактори як:

- використання адміністративного ресурсу, що сприяє зниженню ризиковості господарських операцій;
- слабкість і недосконалість законодавчої бази, яка забезпечує доступ до обмежених природних ресурсів;
- злиття промисловості з фінансовим сектором тощо.

Слід зазначити, що нестабільність останнього десятиріччя зумовлює необхідність пошуку шляхів виживання усіх підприємств. Одним з найбільш реальних шляхів стає гарантія використання кредитних ресурсів протягом тривалого часу. Цього можна було досягти за рахунок створення банківських установ або встановлення надійних зв'язків з існуючими, що і стало причиною формування фінансово-промислових груп (ФПГ). Наприклад, в країні в цей період сформувалися наступні ФПГ: ЗАТ «Систем Капітал Менеджмент», у складі якого функціонують «Донгорбанк», «Перший український міжнародний банк», страхова компанія «Аско» «Метинвест; група «Приват» -

«Приватбанк» (Україна) та «Приватінвест» (Росія); група «Інтерпайп» - АБ «Кредит-Дніпро»; група «Украгроінвест» - банк «Мрія»; група «УкрСиб» - АКБ «УкрСиббанк» тощо. У свою чергу, прагнення банків до злиття з промисловими структурами зумовлювалося наданням доступу до інформації про діяльність підприємств, рух фінансових коштів тощо.

Крім того, особливістю формування монополістичних структур є те, що їх основу становить своєрідне ядро, до складу якого входять добувні або переробні підприємства. Це дає можливість закріплення експортоорієнтованої «сировинної» моделі, що ґрунтується на стратегії використання природних ресурсів, а не створення продукції з високою часткою доданої вартості. Якщо сучасна економіка розвинутих країн - це, передусім, великий бізнес в її обробному та наукомісткому секторах, то перехідна (транзитивна) економіка характеризується наявністю великих підприємств у сировинних секторах.

Виникають «м'які бюджетні обмеження» для компаній, які використовують:

- ендогенність ціни, тобто залежність її від дій господарюючого суб'єкта, що за певних умов дозволяє виробникові перекласти на споживача зростання своїх витрат;
- м'якість податкової системи, тобто можливість для фірми впливати на дії податкових служб (законодавця);
- наявність безоплатної державної підтримки, що може здійснюватись у різних формах;
- м'якість кредитної системи, тобто можливість для підприємства одержати новий кредит при збереженні зобов'язань по попередньому;
- можливість для компанії одержати зовнішні фінансові запозичення (некредитного характеру) на м'яких умовах [105].

Отже, бюджетні обмеження передбачають для будь-якої фірми такі умови функціонування та взаємодії з конкурентами й контрагентами, в яких виживання, а також розподіл прав власності не залежать від ефективності використання ресурсів. При цьому довгострокові негативні наслідки є різноманітними, проте найбільш істотні з них пов'язані зі значним послабленням конкуренції на ринках, її деформацією у зв'язку зі зниженням стимулів для учасників ринку. Керівники окремих компаній впевнені в тому, що незважаючи на тривалий період неефективного господарювання, їх компанія не підпаде під санкції з боку контрагентів, а тому позбавляються дійових стимулів до впровадження організаційних і технічних нововведень, підвищення якості продукції та розробки її нових видів. Дослідження, проведені в Росії [208], Україні [106] та Казахстані [199] показують, що такі компанії, незалежно від причин їх появи одержують істотні, невиправдані конкурентні переваги над суперниками, що мають жорсткі бюджетні обмеження, оскільки не підпадають під банкрутство у випадку помилок з боку керівництва.

Дискримінаційні «правила гри» є вигідними для неефективних підприємств, оскільки захищають їх від конкуренції більш ефективних. Пільгові умови для діяльності підприємств нерідко створюються заради вирішення соціальних завдань (збереження наявних робочих місць) і можуть служити особистим інтересам чиновників. В практиці діяльності компаній у країнах з перехідною економікою використовуються такі форми нерівності умов конкуренції, як:

- неоднакові ставки й режими оподаткування підприємств однієї галузі;
- нерівні умови розподілу землі та державних замовлень;
- неоднакові ціни на енергоресурси для різних підприємств в одній галузі;
- нерівність адміністративних вимог, що пред'являються до різних підприємств;
- нерівні умови застосування законів (стосовно прав на інтелектуальну власність та імпорту мито);
- нерівність доступу до експортної інфраструктури, яка контролюється державою [64].

Особливістю формування монополістичних структур в перехідній економіці є тісне переплетення інституційного та підприємницького монополізму [107]. У цьому зв'язку показовими є результати досліджень російських вчених, презентовані компанією «Мак-Кінзі»: було виділено 12 ключових галузей і в кожній з них визначені групи типових підприємств, а в цих групах - по 1 підприємству-представнику, куди були відправлені бригади аналітиків, що ретельно вивчили їх стан і перспективи розвитку на 10 років з урахуванням попиту на продукцію, що виробляється та реалізується [73].

Експерти дійшли до висновку, що головна перешкода для зростання економіки країни полягає у нерівних умовах конкуренції, які є найважливішим проявом інституційного монополізму [107]. Водночас вплив інших факторів відставання - слабкість корпоративного управління, недосконалість банківської системи, політична й економічна нестабільність - виявилися менш значущими.

Переплетення інституційного та підприємницького монополізму однаково стосується як Росії, так і всіх інших пострадянських республік (за винятком держав Прибалтики). Це зумовлено тим, що приватизація багатьох монопольних виробничих об'єднань здійснювалася на «одно заводській» основі, тобто кожне підприємство ставало самостійним акціонерним товариством. Таким чином, парадоксальна особливість мікроекономіки цих країн полягає в тому, що в них функціонують великі підприємства, але практично немає потужних фірм, які б склали гідну конкуренцію міжнародним ТНК.

Отже, можна виділити такі загальні закономірності становлення та розвитку конкурентного середовища у країнах з перехідною економікою:

по-перше, сучасний національний ринок став продуктом нерозвинутої демократії, а нерозвинута демократія, у свою чергу, стає наслідком неконкурентного ринку [145];

по-друге, незавершеність ринкових перетворень значною мірою зумовлена пережитками колишньої командно-адміністративної системи управління;

по-третє, динамізм розвитку конкурентних основ зумовлений впливом зовнішніх (переважно макроекономічних) факторів, що в поєднанні з мікроекономічними бар'єрами створює вагомі перешкоди для розвитку конкуренції. Короткостроковість перетворень, гранична схильність до диспропорцій створюють умови для формування формально конкурентних ринкових структур і знижують вплив конкуренції на ефективність функціонування підприємств.

В національній економіці теж не вдалося створити сприятливих умов для розвитку конкуренції й ефективного господарювання. Недоліки міжгалузевої координації, підтримання беззбиткової діяльності підприємств призводять до виникнення цінових і фінансових диспропорцій, суперечностей у взаємовідносинах між реальним сектором економіки та фінансово-кредитною системою, між експортоорієнтованими та іншими видами галузей, які працюють на внутрішній ринок. В зв'язку з цим значний теоретичний і практичний інтерес становить виявлення характеру й особливостей конкурентних і монопольних відносин, а також рівня розвитку конкуренції на ринках різних типів, що сформувалися в національній економіці. Це дозволяє виробити заходи щодо обмеження наростаючих монопольних тенденцій, обґрунтувати методи й інструменти щодо розвитку конкурентних відносин, формування ефективного конкурентного середовища тощо.

Таким чином, необґрунтовано високий рівень монополізації та прояви монополізму в національній економіці є вагомими причинами неготовності до адекватної відповіді на зовнішні та внутрішні «шоки» в умовах світової фінансово-виробничої кризи, постійного загострення глобальних викликів; країна хронічно відстає від більшості держав майже за всіма макроекономічними показниками, а також того, що економіка залишається на периферії світових інноваційних систем, що гальмує її подальший розвиток.

#### **1.4. Сутнісна характеристика монопольних ринкових утворень**

Монопольні відносини пронизують всі сфери національного господарства, що викликає потребу в дослідженнях проблем функціонування та розвитку підприємств з

монополюним положенням на ринку. Дослідження таких підприємств і методів їх економічного розвитку на ринку ґрунтується на розумінні природи та закономірностей дії монополії. В зв'язку з цим, необхідно розкрити сутність монополії як одного з основних типів ринкових структур, дослідити причини й умови досягнення їх монополюного становища, а також визначити класифікаційні ознаки різних видів монополюних утворень.

Слово «монополія» походить від грецького «monopolien», що означає «один продавець». Економічна наука найчастіше використовує цей термін для характеристики ситуації, коли окрема фірма-товаровиробник забезпечує такий обсяг пропозиції на ринку, який дає можливість впливати на формування ринкових цін.

Між тим, монополію необхідно розглядати з двох сторін - як економічну, так і юридичну категорію. Економічний зміст даної категорії зводиться до реалізації монополюних можливостей у вигляді надприбутку, стабільності його одержання, забезпечення сталого розвитку за рахунок зниження невизначеності ринкового середовища тощо.

Монополія як юридична категорія, розглядається з позицій функціонально-владного підходу, що пов'язується з її виключним правом, домінуючими позиціями, можливістю здійснювати вплив на інші економічні суб'єкти - конкурентів і контрагентів. Очевидно, що ці два підходи тісно взаємозв'язані (взаємозалежні) між собою, оскільки завжди з виключних прав випливають можливості, що економічно реалізуються у надприбутках [139].

Юридичне закріплення «монополії» в вітчизняному законодавчо-правовому полі знайшло відображення через визначення монополюного становища у законі України „Про захист економічної конкуренції” та в „Методиці визначення монополюного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку” [82].

Згідно цих нормативно-правових документів суб'єкт господарювання займає таке (монополюне) становище на ринку товарів, якщо:

немає жодного конкурента;

не зазнає значної конкуренції внаслідок обмеженості можливостей доступу інших суб'єктів господарювання щодо закупівлі сировини, матеріалів і збуту товарів, наявності бар'єрів для доступу на ринок інших суб'єктів, присутності пільг чи інших обставин.

Монополюним (домінуючим) вважається становище суб'єкта господарювання, частка якого на ринку товару перевищує 35 %, якщо він не доведе, що зазнає значного впливу від дій інших конкурентів. Таким також може бути визнане становище суб'єкта господарювання, якщо його частка на ринку товарів становить 35% або менше, і він не зазнає значної конкуренції, зокрема, внаслідок порівняно невеликого розміру часток ринку, що належать конкурентам. Вважається, що кожен із двох чи більше суб'єктів господарювання займає монополюне (домінуюче) становище на ринку товарів, якщо стосовно певного його виду між ними немає конкуренції (або незначна конкуренція) і щодо них, разом узятих, виконується одна з умов, передбачених частиною першою цієї законодавчої статті.

Монополюним (домінуючим) є також становище кожного з кількох суб'єктів господарювання, якщо стосовно них виконуються наступні умови - сукупна частка не більше ніж:

– трьох суб'єктів господарювання, яким на одному ринку належить найбільша частка, що перевищує 50 %;

– п'яти суб'єктів господарювання, яким на одному ринку належить частка, що перевищує 70 % [82].

Критерії визначення кількісних характеристик словосполучення «не зазнає значної конкуренції» покладено на Антимонополюний комітет України (АМКУ). Слід зазначити, що в конкурентному законодавстві багатьох країн світу міститься ряд неоднозначностей щодо визначення ринкової влади суб'єктів господарювання, діючих на товарних ринках.

Перебування підприємства (компанії) у домінуючому становищі на ринку, досягнутому законним шляхом не є протиправним. Проте, законодавством заборонені певні дії, завдяки яким підприємство може зловживати своєю ринковою владою. Між тим, у монополій завжди є спокуса реалізувати своє особливе становище на ринку у власних економічних інтересах. Такі активні дії монопольних структур мають назву «монополізації» і, як правило, проявляються у негативних наслідках: обмеженні конкурентних відносин, стримуванні науково-технічного розвитку, погіршенні якості товарів, підвищенні цін тощо.

Отже, монополія як економічна категорія, крім реалізації монопольних можливостей у вигляді різних вигід, несе й значне соціально-економічне навантаження для суспільства, що зумовлює необхідність врахування багатоаспектності її прояву в процесах теоретичного та прикладного аналізу.

У сучасній науковій літературі при проведенні досліджень монополії виділяються чотири основні підходи:

- *структурний*;
- *поведінковий*;
- *відтворювальний*;
- *інституціонально-функціональний* (табл. 1.2) [98].

При цьому, монополія, з одного боку, представляє певний тип ринкової структури або поведінки фірми, що отримало розвиток в рамках відповідно структурного та поведінкового підходів, на базі яких формуються дві концепції - структурна і поведінкова. Загальновідомими є коментарі А. Сміта, що стосуються як поведінкових, так і структурних характеристик і які визначали домінуючий напрям економічних досліджень протягом двох століть - XVIII і XIX.

Згідно структурного підходу аналіз монополії здійснюється з позицій кількості учасників ринку. Отже, монополія розглядається, як особлива ситуація присутності на ринку єдиного продавця («чиста» або природна монополія).

Згідно поведінкового підходу причини появи та функціонування монополій розглядається через наявність у окремих учасників ринку економічної сили, що за певних умов перетворюється на монопольну владу; в свою чергу, наявність монопольної влади провокує дії господарюючих суб'єктів, порушує баланс учасників ринку, а також створює можливості для різного роду зловживань.

*Таблиця 1.2.*

*Підходи до визначення монополії в економічній теорії*

Підхід	Зміст
Поведінковий	Причина появи і функціонування монополій розглядається через наявність у окремих учасників ринку економічної сили, що за певних умов перетворюється на монопольну владу, яка створює можливості для різного роду зловживань
Структурний	Аналіз монополії здійснюється з позицій кількості учасників ринку. Монополія відображає ситуацію присутності на ринку єдиного продавця - «чиста» або «природна» монополія
Відтворювальний	Монополія може виникати на всіх стадіях суспільного виробництва. У докапіталістичну епоху монополії переважали в сфері обігу (корнери і ринги); в період індустріалізації - сфера виробництва (трести, концерни, синдикати); в постіндустріальну епоху – у різних галузях і сферах економіки - різноманітні вертикально інтегровані і диверсифіковані компанії, конгломерати, ФПП та ін.

Інституційно-функціональний	<p>Монополія, виникає на певній стадії суспільного виробництва. З цього аспекту виділяються монополії - виробнича, розподільна, посередницька.</p> <p>Моносонія (монополія покупця) – ситуація на ринку, коли одному покупцеві протистоїть велика кількість продавців. В цих умовах покупець має нагоду шляхом маніпулювання об'ємами закупівель знижувати продажну ціну.</p> <p>Монополія виступає фактором розвитку особливих елементів інституційної інфраструктури та формує самостійну функцію державного регулювання. Створюється система антимонопольних правових норм, а також органів антимонопольного регулювання; формуються об'єднання, що забезпечують розвиток конкурентного середовища і протидіють зловживанню монополій та ін.</p>
-----------------------------	---

З іншого боку, монополія є соціально-економічним явищем, «формою усупільнення виробництва, риси якої визначаються панівними виробничими відносинами; невід'ємна від поняття ринку, існує разом з ним, набуває специфічних соціально-економічних ознак на кожному етапі історичного розвитку»

В зв'язку з цим для аналізу монопольних ринкових структур застосовується відтворювальний підхід. Аналіз форм монополій показаний в табл. 1.2

Монополія також розглядається з точки зору інституційно-функціонального підходу, згідно якого виступає як фактором розвитку особливих елементів інституційної інфраструктури, що формують самостійну функцію державного регулювання, так і з позицій відповідності певній стадії суспільного виробництва. З цього аспекту виділяються монополії - виробнича, розподільна, посередницька. Також на ринку можлива ситуація, коли одному покупцеві протистоїть велика кількість продавців, тобто виникає монополія покупця – моносонія (наприклад, державна закупівля сільгосппродукції). В цих умовах покупець має нагоду шляхом маніпулювання об'ємами закупівель знижувати продажну ціну.

Слід зазначити, що перші два підходи є більш розповсюдженими і стосуються аналізу форм і методів економічної поведінки підприємств.

Традиційно монополія розглядається як ринок, на якому одне підприємство (фірма) виробляє продукт (виконує роботу або надає послуги), яким немає заміників або ситуація, за якої існує єдиний продавець товару, що має монопольну владу на ринку. Це дозволяє встановити ціну, яка принесе максимум прибутку, виробляти продукцію менше по об'єму або нижчої якості. При цьому ступінь використання монопольної влади у встановленні ціни буде залежати від наявності близьких заміників товару. Якщо товар є унікальним, то споживач (покупець) мусить сплатити встановлену ціну або відмовитись від покупки. У випадку, коли товари не мають заміників, появляється підприємство-товаровиробник, яке стає абсолютним монополістом на ринку у певний момент часу. Такі підприємства-монополісти є не зацікавленими і у впровадженні інновацій і у використанні ефективніших методів виробництва.

Аналіз монополії необхідно здійснювати з урахуванням джерел її виникнення, які можна поділити на дві групи: неринкові та ринкові (конкурентного характеру).

Причини існування монополій неринкового характеру обґрунтовано неокласиками, які стверджували - в деяких галузях (сферах) діяльності конкуренція є неможливою й ускладненою внаслідок:

а) *технологічних особливостей галузей* (транспорт, зв'язок, енергетика), в яких постійні витрати є настільки високими, що економія на масштабах виробництва можлива лише тоді, коли виробники надзвичайно великі як за абсолютними розмірами, так і за часткою на ринку;

б) *винятково високих безповоротних втрат* (активи, вкладені в основне виробництво, є специфічними і не можуть бути переорієнтовані на інші типи продукції на других видах ринків);

в) *наявності надлишкових виробничих потужностей* для задоволення «пікових» потреб у продуктах (роботах, послугах);

г) володіння рідкісним ресурсом (монополії, що базуються на володінні унікальними природними ресурсами або стратегічною сировиною, або ті, яким надано виключне право експлуатації);

д) інституційних факторів - виникнення таких монополій зумовлене дією соціально-економічних механізмів, що перешкоджають появі конкурентів або створюють для цього значні перепони (пов'язані з діяльністю органів державного управління, які забезпечують досягнення господарськими структурами домінуючих позицій) [219].

Виділяють шість шляхів (факторів впливу) досягнення суб'єктами господарювання монопольного положення на ринку.

До конкурентних (ринкових) факторів, які забезпечують монопольне становище на сучасному ринку відносяться:

- концентрація промислового виробництва та капіталу;
- продуктова диференціація;
- просторова локалізація;
- вертикальна інтеграція;
- технологічні нововведення й інновації;
- створення ринкової ніші.

Перший шлях. Однією з можливостей досягнення монопольного становища на сучасному ринку є концентрація, яка проявляється в створенні та розвитку великих підприємств, тобто в зосередженні основної частини виробничого потенціалу в руках обмеженої кількості великих підприємств. Концентрація має певні переваги, які полягають в зосередженні засобів для розвитку виробництва та соціальної сфери; має недоліки, що проявляються в нездатності до швидкої перебудови виробництва на випуск нової техніки і диктаті цін.

Концентрація виробництва виступає в таких формах: агрегатній, технологічній, заводській й організаційно-господарській (табл. 1.3). Агрегатна проявляється в підвищенні одиничної потужності устаткування, рості продуктивності машин і агрегатів, частці крупних агрегатів в сумарній потужності по випуску відповідної продукції; технологічна – в сукупності технологічно однорідних виробництв; заводська – у підвищенні розмірів підприємств, що дає змогу базуватися як на технологічній концентрації, так і на підвищенні кількості виробництв в складі одного підприємства; організаційно-господарська – у створенні виробничих об'єднань.

Концентрація виступає в чотирьох взаємопов'язаних між собою процесах: укрупнення, спеціалізація, кооперування та комбінування виробництв (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

### Процеси та форми концентрації виробництва

КОНЦЕНТРАЦІЯ			
Форми			
Агрегатна	Технологічна	Заводська	Організаційно-господарська
Процеси			
Укрупнення	Спеціалізація	Кооперування	Комбінування
	Форми: - предметна; - подетальна; - технологічна	Форми: - предметне; - подетальне; - технологічне	Форми: - послідовна переробка сировини; - використання відходів основного виробництва; - виготовлення різної продукції чи напівфабрикатів Види: - вертикальне; - горизонтальне; - змішане



*Укрупнення* – являє собою зосередження виробництва на крупних підприємствах і визначається науково-технічним прогресом знярядь праці і зростанням обсягів виробляємої продукції.

*Спеціалізація* – це звуження профілю підприємства, орієнтація на виготовлення певного продукту або його частини. З одного боку, вона є наслідком суспільного поділу праці, а з іншого виступає результатом концентрації однорідного виробництва. Важливою умовою розвитку спеціалізації є масштаб суспільної потреби в продукції того чи іншого виду. Чим вище цей обсяг, тим більше з'являється передумов для створення самостійно-спеціалізованих підприємств.

Спеціалізація виробництва в промисловості здійснюється в трьох основних формах: *предметній, подетальній і технологічній*.

*Предметна* - характеризується зосередженням випуску готових до споживання продуктів на окремих підприємствах (автомобільні, меблеві тощо).

*Подетальна* - передбачає концентрацію на підприємствах виробництва окремих частин, вузлів, деталей (наприклад, підшипникові заводи).

*Технологічна* - проявляється в виділенні окремих стадій (операцій) виробничого процесу в самостійні підприємства (літєйне виробництво).

Спеціалізація призводить до того, що виготовлення продукту стає більш дешевшим; потребує кооперації підприємств і транспортування проміжної продукції між виробниками.

*Кооперування виробництва* – форма тривалих і стійких зв'язків між підприємствами, які сумісно виробляють певну продукцію, але зберігають економічну самостійність. Відповідно з формами спеціалізації розрізняють три форми кооперування: предметне – постачання менш складних виробів головним заводам, що випускають більш складну, в технічному відношенні, продукцію; подетальне – постачання зі спеціалізованих підприємств головному заводу окремих деталей і вузлів; технологічне – постачання спеціалізованими підприємствами напівфабрикатів головним заводам, зайнятим їх подальшою обробкою.

*Комбінування виробництва* – поєднання в одному підприємстві виробництв, що відносяться до різних галузей промисловості. Комбінування характерно для багатьох галузей промисловості, але має свої особливості в кожній з них. В залежності від характеру поєднання ознак розрізняють наступні форми комбінування: послідовна переробка сировини; використання відходів основного виробництва для виготовлення інших видів продукції; виготовлення з одного виду сировини різної продукції чи напівфабрикатів. Види комбінування: вертикальне – передбачає послідовну переробку сировини в напівфабрикати та готову продукцію; горизонтальне – пов'язано з комплексною переробкою сировини; змішане – має місце в тому випадку, коли з одного виду сировини шляхом послідовної обробки отримують певні напівфабрикати: основні, а з відходів – побічні.

*Другий шлях* досягнення монопольного становища та посилення монопольних тенденцій на конкурентному ринку пов'язаний *диференціацією товарів*, яка в свою чергу обумовлена, з одного боку, відмінностями у попиті покупців (їх смаках, уподобаннях, рівні доходів тощо), а з іншого, - розбіжностями в умовах виробництва та реалізації аналогічних товарів; це переконливо доведено та обґрунтовано у працях Е. Чемберліна та Дж. Робінсон (див. п 1.1) Якщо диференціація поєднується з глибокою спеціалізацією і є результатом певного специфічного ресурсу, то може забезпечити фірмі стійке монопольне становище та сильну монопольну владу.

Таким чином, в умовах глобальної конкуренції навіть найменша фірма, завдяки стратегії диференціації, що ґрунтується на вузькій спеціалізації, є «включеною» до усталеної системи господарських зв'язків і перетворюється на її вкрай необхідну ланку. Обмежений попит на вузькоспеціалізованому ринку слугує захистом від потенційних конкурентів; при цьому фактор диференціації може спричинити утворення монополії

незалежно від розміру підприємства. Сила такої монополії визначається висотою бар'єра входу до даної сфери діяльності.

Третій шлях. Монополія може існувати як в масштабах світового господарства, так і в межах національних кордонів, а також на локальних ринках. *Процеси просторової локалізації*, які породжують «малі» монополії на вузькоспеціалізованих продуктових ринках (локальні монополії) або в масштабах окремих територій, або в інституційному просторі господарських міжфірмових взаємодій можна виділити як ще один шлях формування монопольних ринкових структур [98].

Четвертий шлях. Створення *вертикально-інтегрованої* або *диверсифікованої компанії* може забезпечувати не тільки економію трансформаційних затрат, а й економію трансакційних витрат, пов'язаних із забезпеченням виконання зовнішніх контрактів. Таке зменшення витратної частини впливає на цінову політику підприємства і при високій якості продукції сприяє формуванню монопольного становища. Таким чином, *вертикальна інтеграція* відноситься до тих ринкових факторів, які зумовлюють монопольне становище підприємств на сучасних ринках.

П'ятий шлях досягнення монопольного становища пов'язаний з впровадженням технологічних нововведень й інновацій. При цьому в умовах динамічного розвитку інформаційно-технологічної революції впровадження інновацій для монополії стає одночасно основою, умовою і гарантією збереження її монопольного становища:

- інновації забезпечують збереження і зростання надприбутків монополій та технологічні нововведення є необхідною умовою утримування стійких конкурентних переваг і збереження лідерства, а також засобом глобальної конкуренції найбільших ТНК;

- інновації є одним із засобів створення стратегічних бар'єрів входу до галузі потенціальних конкурентів.

Висока інноваційна активність монополіста зумовлена як значними можливостями великомасштабного фінансування, такі і вагомим науково-технологічним потенціалом, а також наявністю сукупності економічних, технологічних та організаційних умов для реалізації відкриттів і нововведень.

Шостий шлях досягнення монопольного становища реалізується через *створення власної ринкової ніші*, як структурного елементу будь-якого товарного ринку; це низова ланка організаційної системи ринку, що характеризується конкретною товарною позицією і впливає на ряд факторів. Фактори, що зумовлюють формування ринкової ніші, можна розглядати з боку як виробників, так і організованих та кінцевих споживачів певної продукції (рис. 1.6). Це організаційно-галузеві, комерційні, технологічні, геодемографічні, психографічні та демографічні фактори.

Зауважимо, що вплив означених факторів буде відрізнятися в залежності від функціонального призначення продукції. Так, наприклад, для виробників продукції транспортного машинобудування (локомотиви, судна, літаки тощо), спецавтотранспорту - пожежних машин, машин швидкої допомоги будуть привалювати організаційно-галузеві, комерційні та технологічні фактори, оскільки споживачами продукції даної галузі є державні підприємства, акціонерні товариства, в яких частка державного капіталу є досить високою (від 25% до 100%), а також інші суб'єкти господарювання.



Рис.1.6. Фактори, що зумовлюють формування ринкової ніші

Як зазначалось вище, монополія розглядається як ринок, на якому одне підприємство (фірма) виробляє продукт (виконує роботу, надає послугу), яким немає замінників або ситуація на ринку, за якої існує єдиний продавець, що має монопольну владу. Це дозволяє встановити ціну, яка принесе максимум прибутку. При цьому ступінь використання монопольної влади у встановленні ціни буде залежати від наявності близьких замінників цього товару.

Проте, для сучасних монополій в умовах значних динамічних змін, що відбуваються на ринку, окрім бажання збільшення прибутковості як головної цілі, на перший план висувається також прагнення монополістичного контролю та зменшення невизначеності й ризиків підприємницької діяльності. При цьому поле контролю поширюється як на найближче оточення, так і на макроструктуру; у випадку глобальних ТНК виходить далеко за межі національних кордонів, дозволяючи їм підкорити власним економічним інтересам структуру світової економіки. Отже, монополіст, вступаючи у відносини взаємодії з оточуючим середовищем з прагненням монополістичного контролю здійснює на нього тиск. В свою чергу, зовнішнє середовище формує умови, впливає на зміст, характер й організацію підприємницької діяльності, а також характеризується взаємодією її організаторів з державними і суспільними структурами, постачальниками, кредиторами, споживачами та визначає стратегію розвитку суб'єкта господарювання.

Отже, монополія може бути віднесена до загальноекономічної категорії, що виражає певний тип організаційно-економічних відносин: взаємодії господарюючого суб'єкта із зовнішнім оточенням. Користуючись традиційною класифікацією, розглянемо основні складові зовнішнього середовища.

*Зовнішнє середовище* є неоднорідним та диференційованим за силою, періодичністю та характером впливу на організацію. В складі зовнішнього середовища можна виділити *макро-* і *мікрооточення*.

*Макрооточення* створює загальні умови, в яких діє підприємство, визначаючи для нього та для контрагентів межі припустимої й неприпустимої поведінки; спричиняє необхідність змін в функціонуванні суб'єкта господарювання; обумовлює розширення або звуження певних видів діяльності. Елементами макрооточення є соціальна, економічна,

правова, політична й технологічна підскладові. На окремих складових макро- і мікрооточення зупинимось детальніше.

*Економічна складова* визначається рівнем економічного розвитку країни та галузі, фінансовими ресурсами країни, бюджетом країни та його виконанням, доступністю ресурсів, рівнями інфляції оподаткування та безробіття, рівнем доходів тощо.

*Соціальна складова* характеризується чисельністю та структурним складом населення, рівнем освіти, стилем життя, звичками, традиціями тощо, а також впливає на вибір цілей, засобів їх досягнення й особливості функціонування суб'єкта господарювання.

*Політична складова* проявляється в залежності від існуючих поглядів органів влади на розвиток певних суб'єктів господарювання, особливостей кожного етапу розвитку держави, політичних лідерів і т. ін. При дослідженні даної складової необхідно виявити цілі розвитку суспільства, пріоритетні галузі економіки та регіони, проаналізувати урядову програму розвитку, ступінь її суспільної підтримки або опору.

*Технологічна складова* дозволяє підприємству зробити «технологічний прорив» і підтримати свою конкурентоспроможність оскільки технологічні фактори є основними чинниками трансформації існуючих і появи нових галузей і виробництв.

До основних компонентів мікросередовища відносяться *кінцеві споживачі, постачальники* різноманітних ресурсів, *посередники, конкуренти* (явні й потенціальні), *державні та місцеві органи влади, а також громадськість.*

*Постачальники.* Вплив постачальників на діяльність підприємств залежить від:

- питомої ваги продукції постачальника в вартості готової продукції підприємств;
- диференційованості продукції постачальників;
- конкурентного середовища постачальників;
- наскільки „важливими” клієнтами для підприємства є постачальники тощо.

Вплив постачальників на діяльність підприємства посилюється у випадках, коли:

- продукція постачальника посідає важливе місце у виробництві товарів певного підприємства;
- конкуренція постачальників з виробниками товарів-замінників слабка або відсутня;
- продукція підприємства є значно диференційованою, тобто дуже складною для заміни постачальника;
- підприємство не є «важливим» клієнтом для постачальника.

*Споживачі.* Як і постачальники, мають змогу впливати на діяльність підприємств. Цей вплив залежить від: призначення продукції; її стандартизації та диференціації; важливості даної продукції для споживача; наявності товарів-замінників; ціни й якості продукції; конкуренції між споживачами тощо.

Вплив споживачів на діяльність підприємства посилюється у випадках, якщо:

- продукція стандартизована та не диференційована;
- продукція підприємства не займає важливого місця у виобах покупця (для організованих споживачів продукції);
- ціна продукції недостатньої якості завищена;
- незначна кількість споживачів купують продукцію в значних обсягах.

*Наявність конкуренції та конкурентів.* В умовах сьогодення зростає увага до досліджень конкуренції й факторів, що її визначають. Це пов'язано з тим, що конкуренція розглядається як ефективний засіб саморегулювання економіки, розвитку галузей, оскільки дозволяє координувати індивідуальні зусилля суб'єктів ринку. Середовище формується під впливом внутрішньогалузевих і міжгалузевих конкурентів. Для визначення характеру конкурентного середовища в галузі М. Портер вважає доцільним враховувати такі фактори:

- конкуренція з боку товарів-замінників;
- загроза появи нових конкурентів;

- позиція постачальників та споживачів продукції та їх економічні можливості [166].

Сукупність цих сил впливає на ринкові ціни, обсяги інвестування, розмір витрат суб'єктів господарювання та визначає характеристики конкурентної боротьби в галузі, прибутковість, місце суб'єкта господарювання на ринку і т.ін.

*Посередники.* Посередники сприяють встановленню контактів і укладанню угод між виробниками та споживачами, продавцями й покупцями; надають різноманітні послуги по експорту й імпорту товарів, кредитуванню сторін, здійснюють формальні операції (митні, транспортно-експедиторські та страхові), сприяють просуванню товарів і послуг на ринки, прискоренню обороту капіталу, а також росту ефективності економіки.

Специфіка відносин з оточуючим середовищем полягає в тому, що монопольна фірма володіє економічною силою, яка дозволяє їй встановлювати контроль над тими компонентами оточуючого середовища, що є ключовими для поточного й перспективного розвитку. Так наприклад, контроль над найближчим оточенням дає можливість усунути залежність від конкурентів і тим самим - істотно зменшити невизначеність у їхній поведінці. Контроль над макроструктурою забезпечує зниження невизначеності майбутнього, пов'язаної з такими факторами, як нововведення, динамічність попиту, зміни у законодавстві тощо. Для сучасних потужних монополій поле контролю є надзвичайно широким; поширюється на найближче оточення, макроструктуру й виходить далеко за межі національних кордонів, дозволяючи їм підкорити власним економічним інтересам структуру світової економіки.

Таким чином, монополія реалізує власний економічний інтерес, який виражається у прагненні до зменшення господарських ризиків, підвищення доходності й економічного зростання.

Внутрішнє середовище складається з відносин між власниками капіталу, менеджерами та найманими робітниками. Внутрішнє і зовнішнє середовище підприємства може як сприяти, так і перешкоджати становленню монопольного положення суб'єкта господарювання.

Підприємство може бути монополістом не тільки на ринку товарів, а й на ринку ресурсів. Так, наприклад, ціноутворення та поведінка певного підприємства може визначатися подвійною монополією у випадку, якщо, з одного боку, основні постачальники підприємства є монополістами і мають змогу диктувати свої умови, а з іншого - тільки даному підприємству потрібна конкретна продукція, що виготовляється постачальниками; крім того, дане підприємство саме виготовляє унікальну продукцію і є єдиним виробником на національному ринку товарів, робіт і послуг.

Багатогранність і багатоаспектний характер монополій у сучасній економічній системі зумовлюють необхідність їх класифікації (табл. 1.4).

Таблиця 1.4

## Класифікація монополій

Критерії	Вид монополії	Сутнісна характеристика монополії
1	2	3
Залежно від структури економічної власності	Державна	Монопольна структура, що перебуває під контролем держави, регулюється конкретними органами влади, наділеними відповідними повноваженнями
	Приватна	Монополія, що реалізує цілі, зумовлені приватнопідприємницькими інтересами суб'єктів господарювання на ринку, які володіють правами приватної власності та механізмами їх захисту

Залежно від характеру рушійних сил	Природна		Ринкова структура, що на даному рівні розвитку науково-технічного прогресу характеризується істотним ефектом масштабу, завдяки чому досягається значна економія суспільних витрат при одночасному збереженні беззбитковості виробника
	Продуктова		Ринкове формування, що виникає завдяки проходженню на ринок нового товару на основі використання технологічних новацій, врахування динаміки ринкової кон'юнктури, широкого використання системи сервісного обслуговування, створення ефективних і сприятливих режимів споживання
	Інституційна		Ринкова структура, що виникає в результаті активної політики у рамках державної допомоги, спрямованої на забезпечення окремим суб'єктам ринку певних конкурентних переваг, що практично виключає можливість появи конкурентів або створює для цього істотні бар'єри
Залежно від фаз суспільного виробництва	Виробнича	Промислова	Ринкова структура, що виникає у сфері виробництва, що не зазнає значної конкуренції внаслідок обмеженості можливостей доступу інших суб'єктів та має можливості встановлення та контролю монопольних цін
		Транспортна ...	Ринкова структура, що виникає у сфері транспортного виробництва (пасажирські та вантажні перевезення), яка не зазнає значної конкуренції внаслідок обмеженості можливостей доступу інших суб'єктів і має можливості встановлення та контролю монопольних цін
	Обмінна	Торгівельна	Торговельно-підприємницька структура, яка займає монопольне (домінуюче) положення на ринку
	Розподільча	Банківська	Ринкова структура, що займає монопольне (домінуюче) положення у сфері, пов'язаній з розподілом фінансових ресурсів (інвестиції, грошова емісія тощо)
	Споживча		Ситуація на ринку, коли існує один покупець, який повністю контролює попит на певний товар або послугу
Залежно від територіального простору дії	Глобальна		ТНК, які нерідко набирають форми міжнародної чи транснаціональної монополії
	Національна		Монополії, що ведуть свою діяльність у межах національного ринку
	Регіональна		Регіональні монополії функціонують у межах одного або декількох адміністративно-територіальних утворень.
	Локальна		Монополії функціонують у межах району, міста та інших локальних територіальних утворень

Залежно від причини виникнення монополій	Організаційна	Виникає в результаті домовленостей і угод між суб'єктами і набирає форми картелів, синдикатів, конгломератів, вертикально інтегрованих систем (холдингових компаній, ФПГ, інтегрованих бізнес-груп та ін..)
	Технологічна	Монополія, що найчастіше виникає за наявності унікальних продуктів або технологій виробництва, а також при обмеженості попиту
	Економічна	Монополія, наявність якої зумовлена економічними причинами: концентрації капіталу завдяки успішному розвитку підприємства і постійному розширенню масштабів виробництва; централізації капіталу, тобто на основі добровільного злиття компаній або поглинання переможцями банкрутів
З позицій захисту від конкурентів	Відкрита	Має місце тоді, коли один суб'єкт стає постачальником продукту або послуги, а конкуренти можуть з'явитися на ринку пізніше
	Закрита	Монополія, захищена від конкуренції за допомогою юридичних заборон (наприклад, інститут патентів, державка монополія)

З огляду на це, основним завданням теоретичного аналізу є визначення критеріїв класифікації монополій. В попередніх параграфах досліджувались монополійні формування в залежності від *історичних етапів розвитку суспільства* (антична, монополія середньовіччя, капіталістична, соціалістична, ринково-орієнтована монополія) і типу економічної системи, що ґрунтується на *структурі економічної власності* (державна, муніципальна, як різновид державної, приватна). Державна монополія - перебуває під контролем держави та регулюється конкретними органами влади, наділеними відповідними повноваженнями. Різновидом державної монополії є відомчо-бюрократична монополія в умовах планової економіки. Приватна монополія - реалізує цілі, зумовлені приватнопідприємницькими інтересами суб'єктів господарювання на ринку, які володіють правами приватної власності та механізмами захисту цих прав; цілі приватної монополійної фірми пов'язані з досягненням конкурентних переваг, зміцненням становища на ринку, підвищенням ефективності функціонування, забезпеченням сприятливих умов для діяльності у перспективі тощо.

Необхідність більш повного та глибокого дослідження монополій та монополістичних утворень вимагає розширення та поглиблення класифікації означених явищ. Класифікація це групування окремих об'єктів за сукупностями (класами), які відрізняються між собою переважно кількісними оцінками, а кількісна різниця, що спостерігається при цьому між сусідніми класами відображає, як правило, динаміку розвитку об'єктів або їх ієрархічний характер.

Існуючі спроби класифікувати монополії відрізняються ступенем деталізації та укрупненості, мають розходження або протиріччя щодо класифікації за тією чи іншою ознакою, розкривають загальні ознаки або мають певну спрямованість. Класифікацію монополій, на нашу думку, доцільно побудувати за такими головними критеріями:

- характер рушійних сил;
- фази суспільного відтворення;
- територіальний простір дії ;
- причини виникнення монополій;
- ступінь юридичного захисту від конкуренції та ін.

За характером рушійних сил розрізняють природну монополію, продуктову та інституційну. Природна монополія виходить за межі основних постулатів економічної

теорії як специфічне явище економічного життя суспільства. Наявність останньої в економіці зумовлена технологічною специфікою народногосподарського відтворювального процесу, можливістю досягнення значної економії витрат на одиницю продукції в умовах нарощування масштабів виробництва. Конкуренція як найдієвіший механізм забезпечення оптимального балансу інтересів виробників і споживачів у сферах природних монополій виявляється неефективною.

Соціально-економічна роль природних монополій в розвитку економіки також не однозначна. З одного боку, природні монополії (електроенергетика, нафтогазовий комплекс, залізничний транспорт, зв'язок, водопостачання та водовідведення, постачання теплової енергії) відіграють вагомий роль у соціально-економічному розвитку країни та забезпеченні добробуту населення. З другого боку, надконкурентне, домінуюче становище природних монополістів на ринку може призводити до негативних економічних та соціальних наслідків [18].

Таким чином, природна монополія - це ринкова структура, яка на даному рівні розвитку науково-технічного прогресу характеризується істотним ефектом масштабу, завдяки чому досягається значна економія суспільних витрат при одночасному збереженні безбитковості виробника.

«Природність» монополії характеризується такими факторами, як: 1) кореляція між обсягом попиту та ефективним розміром підприємства, що проявляється у зростаючому ефекті масштабу; 2) трансмісійність виробничої технології, яка виключає розукрупнення та дублювання, що, у свою чергу, створює об'єктивні перешкоди для прояву конкуренції; 3) високі бар'єри входу на відповідний товарний ринок та виходу з нього, а саме: обсяг інвестицій, необхідних для створення альтернативного об'єкту; тривалий період їх окупності; надто висока міра технічного, економічного та політичного ризиків; тривалий період амортизації основного капіталу; 4) специфічність матеріальних активів та їх вузькоспеціалізованість, що призводять до неповоротних витрат, внаслідок чого значно знижується альтернативна вартість цих активів; 5) низька еластичність попиту на продукцію, оскільки вона задовольняє першочергові потреби людей та галузей промисловості, а тому не може бути обмеженою у споживанні.

Продуктова монополія виникає завдяки проходженню на ринок нового товару на основі вмілого використання технологічних новацій, вдалого врахування динаміки ринкової кон'юнктури, широкого використання системи сервісного обслуговування, створення ефективних і сприятливих режимів споживання. Як правило, продуктові монополії направляють фінансові ресурси на здійснення перспективних науково-дослідницьких програм, впровадження новацій і новітніх досягнень наукової думки, реалізацію масштабних маркетингових проєктів і створення нематеріальних брендів активів.

Монополія, що получила назву інституційної виникає в результаті активної політики у рамках державної допомоги, спрямованої на забезпечення окремим суб'єктам ринку певних конкурентних переваг, що практично виключає можливість появи конкурентів або створює для цього істотні бар'єри. Основні інструменти державної допомоги – різного роду субсидії та пільги. Діючи в умовах «державної опіки», такі монополії захищені «адміністративним імунітетом», а тому при малоефективній діяльності можуть досягати кращих економічних результатів за нижчої якості та невисокої конкурентоспроможності власної продукції.

Виокремлені залежно від фаз суспільного відтворення виробничих, обмінних, розподільчих і споживчих монополій постійно розвиваються, а внаслідок злиття - утворюють якісно нові види. Так, поява монополій в промисловості і в банківській справі створила базу для зрощення та створення на їх основі фінансової монополії. Споживчу монополію можна розглядати, як ситуацію на ринку, коли існує один покупець, що повністю контролює попит на певний товар або послугу.



Поняття «монопсонія», «олігопсонія» перебувають у своєрідній симетрії до понять «монополія», «олігополія». Монопсонічна влада проявляється у здатності фірми-покупця впливати на ціну товару й умови придбання. Характерна форма монопсонії - закупівля підприємствами харчової промисловості сировини (молока, м'яса, зерна тощо) у виробників.

Залежно від територіального простору дії розрізняють такі види монопольних структур: глобальна, національна, регіональна та локальна. ТНК, які нерідко набирають форми міжнародної чи транснаціональної монополії - займають монопольне положення на глобальних ринках. Національні монополії - ведуть свою діяльність у межах національного ринку. В Україні це найбільші компанії - НАК «Нафтогаз», АТ «Укрзалізниця» та ін. Регіональні монополії функціонують у межах одного або декількох адміністративно-територіальних утворень. У більшості випадків це досить великі агенти регіонального ринку, що здійснюють винятковий вплив на сферу виробництва і процеси обороту товарів у регіоні. Локальні монополії функціонують у межах району, міста та інших локальних територіальних утворень. У переважній більшості випадків до місцевих монополій відносять суб'єктів, які діють на ринках послуг, оскільки ці ринки є досить закритими.

Залежно від характеру та причин виникнення монополій виділяють організаційну, технологічну й економічну монополії. Організаційна - виникає в результаті домовленостей і угод між господарюючими суб'єктами і набирає форм картелів, синдикатів, конгломератів, вертикально інтегрованих систем (холдингових компаній, ФПГ, інтегрованих бізнес-груп та ін). Таку монополію не оформлено юридично; узгодженій поведінці формально й юридично незалежних суб'єктів ринку властивою є єдина ринкова стратегія (підтримка цін, розподіл ринку тощо).

Монополія, що найчастіше виникає за наявності унікальних продукту або технології виробництва, а також при обмеженості попиту називається технологічною. Тривалість існування таких монополій залежить від досягнень науково-технічного прогресу, технологічних нововведень, потреб ринку й появи товару-замінника.

Економічна - це та монополія, наявність якої зумовлена різними економічними причинами; виникає в результаті: концентрації капіталу завдяки успішному розвитку підприємства та постійному розширенню масштабів виробництва; централізації капіталу, тобто на основі добровільного злиття компаній або поглинання переможцями банкрутів. Прагнення компаній до досягнення ефекту масштабу й синергетичного ефекту, що дозволяють забезпечити конкурентні переваги, активізує процеси концентрації ринкової влади через об'єднання економічних активів.

З позицій захисту від конкурентів виділяють відкриту і закриту монополії. У випадку відкритої монополії підприємство тимчасово стає єдиним постачальником певного продукту, не маючи при цьому ніякого захисту від конкуренції. В цій ситуації опиняються підприємства, які вийшли на ринок з новим товаром, що не має замінників або аналогів. Закрита монополія захищена від конкуренції за допомогою юридичних обмежень. Зауважимо, що цей захист має тимчасовий характер, якому загрожує розробка товарів-субститутів і розширення обсягу їх випуску.

Окрім вище означених існують і інші критерії класифікації монополій. Залежно від наявності додаткових обмежень, можна виділити просту і дискримінуючу монополію. Суть простої монополії в тому, що монополіст повинен продавати свою продукцію по однаковій ціні всім споживачам (єдиний підхід до ціноутворення незалежно від категорії споживачів). При дискримінуючій монополії – вартість продукції відрізняється для різних категорій споживачів (застосовується диференційований підхід залежно від приналежності споживача до певної соціальної групи, кількості товару, що купується, його якості і т.ін.).

Проведені дослідження дозволяють зробити такі висновки:

– монополні відносини пронизують всі сфери суспільного виробництва і по-різному проявляються на різних історичних етапах розвитку суспільства і в різних економічних системах;

– на рівень монополізму впливають внутрішні і зовнішні фактори, що обумовлюють монополні переваги та недоліки суб'єктів господарювання;

– суб'єктом монополії може бути не тільки велике, але й незначне за розмірами підприємство - особливо, якщо випускає унікальну продукцію. Монополія може існувати і в масштабах світового господарства, і в межах національних кордонів, і на локальних ринках тощо;

– монополне становище, яке посідають суб'єкти господарювання в Україні, має свої специфічні риси, що пов'язані зі структурою господарського комплексу, особливостями системи розміщення продуктивних сил, внутрішнім і зовнішнім середовищем функціонування суб'єкта господарювання тощо;

– ознаки класифікації монополій можуть доповнюватися й уточнюватися по мірі розвитку процесів суспільного виробництва, появи нових понять, значень, злиття існуючих типів монополій;

– між різними типами монополій не існує чіткого розмежування, а деякі суб'єкти господарювання можуть належати до кількох типів монополій;

– виникнення монополій у період інформаційної революції, як правило, зумовлене науково-технічними та технологічними досягненнями, науково-дослідними і проектно-конструкторськими розробками.

Важливо звернути увагу на неоднозначність впливу цього феномену на соціально-економічний розвиток. У процесі наукових і прикладних досліджень слід враховувати той факт, що монополія як економічне явище є іманентно суперечливою та поєднує в собі як позитивні, так і негативні сторони. Як господарські структури монополії відіграють вагомую роль у відтворювальному процесі й підвищенні конкурентоспроможності країни на світовому ринку: сприяють розвитку науково-технічного прогресу й економії на витратах факторів виробництва, забезпечуючи високу якість продукції. Проте, на певному етапі свого функціонування та розвитку монополії утворення починають зловживати своєю економічною владою, що, без сумніву, спричиняє негативні соціальні екстерналиї та стримує природний поступ суспільного розвитку.

Отримані результати обумовлюють необхідність визначення взаємозв'язків між окремими типами ринкових структур, ступеню взаємного впливу на розвиток окремого підприємства з монополним положенням на ринку.

## **РОЗДІЛ 2**

### **ТЕОРЕТИЧНЕ ПІДГРУНТЯ СТВОРЕННЯ ГАЛУЗЕВИХ РИНКІВ ПРОФІЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

#### **2.1. Товарні й галузеві ринки та їх класифікація**

Ринкові умови господарювання обумовлюють необхідність удосконалення економічної діяльності всіх сфер і галузей національної економіки. При цьому особлива увага повинна бути спрямована на дослідження факторів формування товарних і галузевих ринків продукції підприємств-виробників, ефективність функціонування яких значною мірою впливає на соціально-економічний розвиток окремих міст, територій, регіонів й країни в цілому.

Становлення й розвиток товарних і галузевих ринків є малодослідженими вітчизняними науковцями й потребують подальшого поглиблення. В світовій економічній науці ці питання представлені в працях таких зарубіжних вчених, як: Дж. Бейн; Е. Мейзон; І. Кирцнер; Р. Коуз; Дж. Стиглер; Дж. Робінсон; Д. Росс; Ж. Тіроль; Э. Чемберлен; Д. Хей; Ф. Шерер та багато інших. Дослідження окремих проблем розвитку

галузевих ринків, їх вплив на структурні перетворення й економічне зростання держави представлені доробками таких українських і російських науковців - С. Авдашева, Л.Абалкіна, Д.Вільсон, А. Вурос, А. Нікіфорова, Н. Розанової, І.Стародубровської, В.Цапелік й ін.

Дослідження товарних і окремих галузевих ринків пов'язано з розробкою методології їх функціонування в оптимальному режимі, важливим елементом якої є аналіз структурної організації ринків. Ринок розглядається як містка та багатогранне явище, що обумовлює різні підходи до визначення його сутності та породжує різні трактування самого поняття "ринок".

У сучасній економічній літературі поняття "ринок" має декілька визначень:

- взаємодія людей для торгівлі між собою;
- сукупність відносин наявних та потенційних покупців товарів і послуг та їх продавців у сфері обміну;
- сукупність економічних відносин, за допомогою яких здійснюється обіг суспільного продукту в товарно-грошовій формі;
- механізм і форми організації й обслуговування обміну товарів, послуг в умовах дії законів товарного виробництва;
- обмін, який викликає вільне коливання попиту, пропозиції та цін, орієнтує виробництво на задоволення суспільних потреб, а також як тип господарських зв'язків між суб'єктами господарювання [30].

З позицій комплексного підходу сутність ринку розглядається в декількох площинах.

В *організаційному й історичному плані* ринок представляє собою публічне місце в тому чи іншому населеному пункті, де товари виставляються на продаж, тобто ринок це насамперед простір (місце, зона, територія тощо), на якому відбуваються купівля-продаж товарів або укладаються угоди між суб'єктами ринку.

З *позицій суспільного виробництва* ринок є сфера обігу в його загальній структурі, сфера реалізації вироблених товарів, сукупність актів купівлі-продажу й посередницька форма діяльності.

З *точки зору суб'єктів й об'єктів* ринок являє собою сукупність економічних відносин різних суб'єктів товарного господарства з приводу обміну продуктами праці або діяльності.

Аналіз змісту наведених понять «ринок» дає можливість зробити висновок, що сучасний ринок виступає і як форма господарських зв'язків між товаровиробниками та споживачами з приводу купівлю-продаж товарів (послуг), здійснення яких пов'язано з певними організаційними, правовими та економічними відносинами, що визначають специфіку його формування як певного товарного ринку в межах національних або світових границь розміщення.

Ринок у своєму розвитку має багаторічну історію. Так, за умов простого товарного виробництва діє відносно простий ринок, де реалізуються, перш за все, товари споживчого попиту. В умовах розвинутого товарного господарства, товарний обіг значно збільшується, виникає й поширюється мережа різних видів ринків, на яких продаються й купуються не лише матеріальні блага та послуги, а й робоча сила, цінні папери, іноземна валюта, науково-технічні розробки тощо. Отже, сучасна ринкова економіка являє собою синтез великої кількості взаємодіючих ринків і вимагає визначення *структури* національного ринку через діяльність їх сукупності. Крім того, класифікація товарних і галузевих ринків також необхідна для більш глибокого розуміння закономірностей й особливостей організації ринкових процесів, а також функцій інфраструктури.

Взагалі *структура певного ринку* це внутрішня будова, устрій, порядок окремих елементів та їх взаємозв'язок. Кожен ринок має свою структуру, яка залежить від типу, виду ринку та визначається:

- а) суб'єктами та об'єктами;

б) мережею організації ринкових відносин «виробник-споживач»;

в) інфраструктурою ринку.

Структура ринку в широкому розумінні це сукупність взаємодіючих окремих видів ринку в межах національної економіки або світового господарства за різними критеріями (мережа або система ринків). Вибір науково обґрунтованого інструментарію та критеріїв, за якими можна розмежувати й класифікувати ринки за певними ознаками, рисами й специфікою залежить від мети та завдань дослідження. В табл. 2.1 наводиться класифікація ринків за найчастіше вживаними класифікаційними ознаками: економічне призначення об'єктів ринку, географічне положення, суб'єкти ринку, характер співвідношення попиту й пропозиції та інші.

Найбільш поширеною є класифікація ринків за об'єктом призначення. За цим критерієм розрізняють:

- *ринок предметів споживання (товарів та послуг)*, що призначений для задоволення фізіологічних і соціальних потреб людини;

- *ринок засобів виробництва*, який задовольняє виробничі потреби;

- *ринок нерухомості*, де об'єктами купівлі-продажу є земля, споруди, зокрема житлові будинки тощо;

- *ринок науково-технічних розробок й інформації*;

- *фінансовий ринок* (капіталу, фондовий), що складається з кредитного ринку та ринку цінних паперів;

- *валютний ринок*, де продаються різні види національних валют;

- *ринок праці або робочої сили* [71].

Російські економісти пропонують наступну класифікацію ринків:

- споживчий ринок;

- ринок факторів виробництва, який складається з ринку праці, реального капіталу та землі;

- грошовий ринок, який поділяється на ринок грошей, валюти, цінних паперів;

- ринок інформаційних продуктів;

- ринок інновацій, зокрема, ліцензій, ноу-хау, інжинірингових послуг;

- ринок нерухомості.

Структура ринків за об'єктами призначення дає уявлення про сукупність виробничих відносин усієї економічної системи, їх взаємозалежність і пропорції, що відповідає макроекономічному підходу.

Таблиця 2.1

Класифікація ринків

№ п/п	Класифікаційна ознака	Види ринків
1.	Економічне призначення об'єктів ринку	Ринок товарів і послуг Ринок праці (робочої сили) Ринок капіталів
2.	Функціональне призначення об'єктів ринку	Ринок товарів виробничо-технічного призначення Ринок споживчих товарів Ринок нерухомості Ринок цінних паперів
3.	Галузева приналежність об'єктів ринку	Автомобільний ринок Комп'ютерний ринок Аграрний ринок і т.п.
4.	Фізико-хімічні та конструктивні	Ринок металів

	особливості об'єктів ринку	Ринок зерна Ринок тканин тощо
5.	Обсяги та методи продажу об'єктів ринку	Оптовий ринок Роздрібний ринок Біржовий ринок Аукціон тощо
6.	Суб'єкти ринку	Ринок державних структур Ринок промислових підприємств Ринок посередників Ринок кінцевих споживачів
7.	Географічні межі ринку	Місцевий (локальний) ринок Регіональний ринок Національний ринок Світовий ринок
8.	Рівень впливу держави	Вільний Замкнутий (монополістичний) Регульований
9.	Відповідність законодавству	Легальний Тіньовий
10.	Характер співвідношення попиту й пропозиції	Ринок продавця Ринок покупця

Серед сукупності ринків можна також виокремити ринки окремих товарів або їх груп. У такому випадку їх можна класифікувати з погляду мікроекономіки, тобто окремих споживачів, що задовольняють потреби саме в цьому товарі. Такий підхід є маркетинговим і спрямований на визначення конкурентів на ринку, товарів, які конкурують, визначення попиту, що постійно змінюється.

Найбільш корисним він є для підприємств, які розробляють стратегію поведінки, визначають цілі, сильні та слабкі сторони конкурентів, шукають нові підходи до стимулювання попиту на власну продукцію, моделюють ймовірні ситуації, передбачають виникнення загроз для бізнесу тощо.

Найбільш детально диференціюється ринок товарів і послуг (в подальшому – товарний ринок). Це обумовлено як значними обсягами цього ринку, так і впливом на стан інших видів ринків.

В ст. 1 Закону України “Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності” визначено, що “товар - продукт діяльності (включаючи роботи, послуги, а також цінні папери) призначений для реалізації”.

Саме на товарних ринках здійснюється обіг речовинних чинників виробництва та задовольняється попит людини в предметах споживання, що обумовлює суттєві відмінності товарного ринку від інших.

Виокремлення товарного ринку базується на виділенні певної групи товарів, які задовольняють одну й ту саму потребу. Згідно із Законом України «Про захист економічної конкуренції» визначення товарного ринку також передбачає розгляд із обов'язковою фіксацією часу й території обороту товару (параметрів економічного простору) та наявністю попиту і пропозиції на цей товар. Таким чином, *товарний ринок*, - це сфера обороту одного (специфічного) товару або групи товарів, що наділені виробничо-технологічною єдністю, або мають загальне призначення за споживчими або іншими властивостями.

Товарний ринок, на відміну від інших видів, охоплює надзвичайно різноманітний та широкий асортимент товарів, так званий торговельний асортимент, що характеризує

сукупність товарів виробничо-технічного призначення й особистого споживання, які знаходяться в сфері обігу, незалежно від місця зберігання та призначені для реалізації.

Найбільш повний систематизований асортимент продукції та послуг представлений у державному класифікаторі продукції та послуг (ДКПП), який є складовою частиною Державної системи класифікації і кодування техніко-економічної та соціальної інформації і діє в Україні з 1998 р. Розгорнутий асортимент товарів та послуг, які знаходяться в обігу, нараховує близько 20 млн. найменувань.

Функціональне призначення об'єктів товарного ринку дозволяє виокремити в його структурі найбільш вагомі та значущі основні сегменти:

- *ринок споживчих товарів* (споживчий ринок), які призначені для кінцевого споживання (ринки продовольчих, промислових товарів тощо);
- *ринок товарів виробничо-технічного призначення* (засобів виробництва), що використовуються у процесі виробництва.

Ринок товарів виробничо-технічного призначення асоціюється з поняттям “ринок підприємств”. Порівняно зі споживчим ринком, останній вражає своїми розмірами, адже на ньому набагато більша як грошова маса, так і кількість одиниць товару. Підприємства, щоб виготовити кінцеву продукцію, укладають велику кількість угод зі своїми постачальниками, закупаючи речовинні чинники виробництва. Тобто для здійснення однієї купівлі кінцевим споживачем необхідно попередньо виконати велику кількість окремих закупок.

Разом з тим, ці ринки складають єдиний об'єднаний товарний ринок, на якому здійснюється купівля-продаж товару в матеріально-речовій формі й одночасно реалізуються супутні послуги, видовий склад яких обумовлений характером споживання товару, функціональним призначенням. Надання цих послуг частіше всього є продовженням процесу виробництва в сфері обігу.

Подібність споживчого ринку та ринку товарів виробничо-технічного призначення не виключає суттєвих відмінностей між ними. Основні з них полягають у структурі попиту й пропозиції, організації окремих ринкових процесів, видах прийнятих рішень.

Вищенаведені класифікації товарних ринків не дозволяють вирішити проблему їх дослідження з точки зору поєднання виробничої діяльності та попиту на товари й послуги в межах національної економіки. З метою аналізу ринків на мезорівні, визначення результативності (прибутковості) функціонування ринкових структур та їх впливу на інші сфери економіки, включаючи конкурентоспроможність країни в цілому, доцільним являється проведення класифікації галузевих ринків.

*Такі (галузеві) ринки* є агрегованими товарними, причому укрупнення їх здійснюється на основі пропозиції товарів-замінників. Суттєва відмінність між галузевим ринком і галуззю визначається тим, що ринок поєднує підприємства, які задовольняють одну й ту саму потребу, а галузь представляє сукупність самостійних підприємств зі схожою технологією виробництва.

Аналіз товарного ринку є більш необхідним для підприємств з позицій маркетингових досліджень, а галузевий ринок можна використовувати для агрегованого аналізу внутрішнього та світового ринків, процесів інвестування, інноваційних механізмів входження на ринок, а також доцільності використання тих чи інших інструментів державного регулювання окремих галузей.

Визначення меж галузевих ринків безпосередньо пов'язано з метою та завданнями дослідження. Наприклад, якщо необхідно оцінити ефективність державної політики в галузі енергетики, то одночасно слід розглядати весь ринок електроенергетики: видобування вугілля, нафти, газу, виробництво атомної енергії тощо. В умовах, коли видобування газу досліджується з точки зору укладання довгострокових контрактів (розвиток вертикальної інтеграції), то аналізуються, перш за все, виробники газу. Якщо досліджують процеси злиття двох великих компаній, які виробляють, наприклад, метал, то металургійну промисловість можна трактувати у вузькому сенсі.

Оскільки галузеві ринки визначаються на базі товарних, то більшість економістів дотримується думки, що до галузевого ринку належать виробники та споживачі, які пропонують й купують однорідний товар або його замітники; до існування розриву в ланцюжку товарів-субститутів можна прослідкувати шляхом використання «коефіцієнта перехресної еластичності попиту», який буде задаватися відповідно до необхідного масштабу галузевого ринку.

Для визначення меж галузевого ринку використовується показник зміни виручки в залежності від зміни цін. Наприклад, якщо у результаті зростання цін виручка виробників товарів зростає, то ринок буде обмежений лише цим товаром; якщо скоротилася, то існує близький замітник. Цей критерій заснований на коефіцієнті прямої еластичності попиту: чим менше заміників має даний товар, тим менш еластичним є попит на нього, а значить, - тим більше зростає виручка в разі росту цін. Віднести товари до субститутів можна також на основі довгострокової «додатної» кореляції руху цін.

На практиці для аналізу економіки на мезорівні галузеві ринки визначаються за видом діяльності в межах секцій, підсекцій або розділів. У національному класифікаторі України ДК 009:2010 "Класифікація видів економічної діяльності" (КВЕД) зазначається: «найбільш узагальнені групування видів діяльності на рівні секцій (у сфері промисловості - на рівні підсекцій) дозволяють виділити основні галузі економіки. Однак, деякі галузі можуть бути виділені і на менш агрегованих рівнях класифікації». Перевагою визначення галузевих ринків на основі видів діяльності є те, що це дає можливість аналізувати не тільки ринки промисловості, сільського господарства, але й сферу послуг й інформації, які виключалися з об'єкта дослідження раніше. На основі «КВЕД» класифікувати галузеві ринки можливо за такими секціями: А - сільське господарство, мисливство, лісове господарство; В - рибальство, рибництво; D - переробна промисловість; Е - виробництво та розподілення електроенергії, газу й води; F - будівництво; G - торгівля; ремонт автомобілів, побутових виробів та предметів особистого вжитку; Н - діяльність готелів і ресторанів; І - діяльність транспорту та зв'язку; J - фінансова діяльність; К - операції з нерухомим майном, оренда, інжиніринг і надання послуг підприємцям; L - державне управління; М - освіта; N - охорона здоров'я та надання соціальної допомоги; О - надання комунальних й індивідуальних послуг; діяльність у сфері культури та спорту; Р - діяльність домашніх господарств; Q - діяльність екстериторіальних організацій.

Наведена класифікація є загальноприйнятою у вітчизняній статистиці й адаптованою до міжнародних видів класифікацій; разом з тим, не відображає повною мірою сучасні тенденції розвитку економіки, зокрема:

- стислий вигляд секції D (переробна промисловість) потребує аналізу на рівні підсекцій;

- немає секції, де б визначалися ринки інформації, інновацій та новітніх технологій (що входять до секції К) як послуги юридичним особам.

Це не дозволяє оцінити перспективи розвитку таких галузевих ринків та їх вплив на національну економіку.

У західній статистиці використовується класифікація на базі теорії секторальної структури (теорія структурних змін), що розроблена Аланом Дж.Б. Фішером і К. Кларком.

Галузеві ринки поєднувалися у три сектори за видом продукції:

*первинний* - галузі добувної промисловості та сільського господарства;

*вторинний* - обробна промисловість та будівництво;

*третинний* - промислові послуги та послуги щодо забезпечення життєдіяльності людини.

Подальший розвиток цієї теорії відбувається за рахунок виокремлення із третинного сектору інших - в напрямку подальшої деталізації.

Зокрема, як *четвертий сектор* розглядається торгівля, фінансові послуги, страхування й операції з нерухомістю.

До *п'ятого сектору* віднесено - наукові дослідження, охорона здоров'я, галузі відпочинку та сфера державного управління.

Російськими науковцями пропонуються у структурі господарського комплексу країни виокремлювати 9 секторів, до яких відносяться:

- 1) добувний (сільське господарство та гірничодобувна промисловість);
- 2) трансформаційний сектор (будівництво, комунальні послуги й обробна промисловість);
- 3) сектор розподільчих послуг (транспорт, оптова та роздрібна торгівля);
- 4) послуги виробникам або трансакційний сектор (фінансові послуги, страхування, операції з нерухомістю, послуги менеджерів, бухгалтерські, юридичні, маркетингові й інші ділові);
- 5) сектор виробництва знань (науково-дослідні розробки та проектно-конструкторські роботи);
- 6) сектор виробництва інформаційних технологій (виробництво й обслуговування телекомунікаційного та комп'ютерного обладнання, виробництво програмного забезпечення);
- 7) сектор поширення інформації та культурних послуг (радіо, телебачення, друковані видання, театр, музика, кіноіндустрія, Інтернет, поштові послуги);
- 8) сектор, що включає соціальні послуги (охорона здоров'я, рекреаційні, освіта, соціальне забезпечення, релігійні, страхові, юридичні тощо);
- 9) сектор з надання побутових послуг (домашня прислуга, готелі, ресторани та бари, ремонтні, перукарні, косметичні та пральні об'єкти).

Запровадження таких секторів, як виробництво знань, інформаційних технологій, поширення інформації та культурних послуг пов'язано зі зростанням частки витрат на передачу й обробку інформації в структурі виробництва всіх галузей економіки.

Таким чином, враховуючи результати наукових досліджень представників зарубіжних економічних шкіл, а також постіндустріальні тенденції, що відбуваються у національній економіці, її організаційно-функціональну структуру можна розглядати у вигляді таких секторів, що поєднують такі галузеві ринки:

*первинний сектор* (добувний, сировинний) - вугільні, газові, нафтопереробні, гірничорудні, заготівлі деревини, рибальства, сільського господарства, гірничозбагачувальні тощо;

*вторинний* (обробний) - нафтопереробної промисловості, металургії, хімічної та нафтохімічної промисловості, машинобудування та металообробної промисловості, деревообробної та целюлозно-паперової промисловості, промбудматеріалів, легкої та харчової промисловості;

*третинний сектор* (інфраструктурний) - залізничний, автомобільний, повітряний, водний та трубопровідний транспорт, зв'язок, електроенергетика, водопостачання, теплопостачання тощо;

*четвертий* (розподільчо-обмінний) - фінанси, страхування, операції з нерухомістю тощо;

*п'ятий сектор* (соціально-управлінський) - медичні послуги, освіта, спорт, туризм, наука, інформація тощо.

Дана класифікація виключає можливість об'єднання в один ринок таких товарних, як, наприклад, виробництво автомобілів і послуг щодо їх ремонту, оскільки умови пропозиції й попиту, а також концентрація на цих ринках є різноплановими.

Наведена класифікація галузевих ринків за секторами дозволяє проаналізувати структуру національної економіки, визначити напрями економічної політики щодо стимулювання та посилення інноваційної складової економічного зростання. Крім того, дозволяє визначати пріоритетні галузеві ринки у межах ведучих секторів економіки та розробити ефективні методи й інструменти стимулювання їх розвитку.



Окрім класифікації за видами діяльності та секторами економіки галузеві ринки розрізняються і за географічними межами. За цією ознакою, наприклад, виокремлюються світові, національні та регіональні ринки, що є надзвичайно важливою ознакою при визначенні кола продавців і покупців.

Встановлення географічних меж ринку запропоновано в «Методиці визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку; інтерпретація їх меж надається в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

*Інтерпретації меж ринків*

Види ринків	Характеристика меж
Товарні	Товар (товарна група), сукупність схожих однорідних предметів господарського обороту, в межах якої споживач за звичайних умов може перейти від споживання певного виду предметів господарського обороту до споживання іншого
Територіальні (географічні)	Територія зі сферою взаємовідносин купівлі-продажу товару (групи товарів), у межах якої за звичайних умов споживач легко задовольняє свій попит на певний товар, і яка може бути, як правило, територією держави, області, району, міста або їх частинами
Часові	Час стабільності ринку, тобто період протягом якого структура ринку, співвідношення попиту й пропозиції на ньому істотно не змінюється

Територіальні (географічні) межі ринків визначаються шляхом окреслення мінімальної території де з точки зору споживача придбання товарів, що належать до товарної групи взаємозамінних, є неможливим або недоцільним.

У світовій практиці як межу максимальної віддаленості місця придбання товару від місця розташування споживача використовують показник 5% підвищення ціни товару з доставкою порівняно з ціною, яку проплачено «недалеко» (поруч).

Коректність визначення територіальних меж може бути також перевірено шляхом дослідження ступеня відкритості ринку (СВР) щодо міжрегіональної та/або міжнародної торгівлі. Для коректно визначених меж показник СВР має бути менше 30% для регіональних ринків і менше 40% - для загальнонаціональних [9]. До єдиного внутрішнього ринку країни відносяться галузеві ринки, що мають як національні, так і регіональні географічні межі.

Система товарних і галузевих ринків, що сформована в Україні, є важливою складовою цілісного економічного простору, наявність якого сприяє органічній взаємодії головних ринкових чинників - попиту, пропозиції та ціни. До позитивних характеристик розвитку товарних і галузевих ринків в країні належать: наявність регулярного попиту, динамічне збільшення кількості учасників господарської діяльності, підвищення ємності ринків, подолання дефіцитності та ін.

В умовах світової кризи особливого значення набуває класифікація товарних ринків за характером реагування на економічні коливання. За цим критерієм виділяються:

- ринки зі стабільним характером розвитку, у яких реакція на економічні коливання нижче за середній;

- ринки з циклічним характером розвитку - надзвичайно чутливі до економічних коливань (в умовах стабілізації та зростання курс акцій підприємств таких ринків

зростає більш швидкими темпами, ніж стійких, а під час економічного спаду наявною є протилежна тенденція).

До ринків, які найбільш чутливі до економічних коливань можна віднести: нерухомості; металургії; видобування вугілля тощо. Таку класифікацію необхідно враховувати з метою антикризового регулювання економіки, запобігання суттєвого впливу цих галузей на інші ринки й економіку країни в цілому.

Для аналізу *привабливості с точки зору вкладання інвестицій* виокремлюються такі ринки:

- *зростаючі* - це галузеві ринки, що тільки формуються, а також традиційні, внаслідок запровадження інноваційних технологій або продуктів, які характеризуються постійним зростанням обсягів прибутку, високим темпом зростання котирування цінних паперів; створюються можливості збільшення інвестиційного капіталу, утворення нерозподіленого прибутку для інвестування в розвиток виробництва;

- *стабільні* - ринки виробництва предметів і послуг поточного споживання, де попит не змінюється суттєво під впливом макроекономічних факторів; вкладення коштів у цінні папери підприємств на ринку характеризується надійністю, але низькою дохідністю;

- *циклічні* - ринки виробництва предметів довгострокового використання, а також послуг, обсяг яких залежить від циклу ділової активності; наприклад, вкладення в цінні папери є відносно високодохідними, але пов'язані з ризиком падіння цін.

Проаналізувати ефективну кількість підприємств і можливість входження на ринок можна за *критерієм динаміки витрат*; виокремлюються наступні види ринків:

*а) з витратами, що зростають* - розширення виробництва обумовлюється входженням на ринок нових підприємств, що супроводжується зростанням цін на ресурси та збільшенням витрат;

*б) з постійними витратами* - входження нових фірм не впливає на ціни ресурсів і витрати;

*в) зі спадними витратами* - входження нових фірм супроводжується зменшенням цін на ресурси та витрат на виробництво, коли внаслідок зростання попиту на ресурси збільшується їх виробництво, то під впливом ефекту масштабу відбувається зменшення собівартості продукції та цін.

Якщо до галузевих ринків зі спадними витратами протягом певного періоду не входять нові підприємства, то можливе відбувається блокування їх входження за рахунок штучно створених державою бар'єрів або протидії підприємств, що панують на ринку. У першому випадку держава має зняти бар'єри з метою зменшення витрат підприємств галузі, а в другому – застосовувати методи обмеження поведінки підприємств, що блокують доступ на ринок.

Сучасні товарні та галузеві ринки є тим операційним базисом економічної системи суспільства, на яких:

- фіксуються встановлені права власності на товар;
- відбувається перехід права власності від одного учасника до іншого;
- досягається збалансування попиту й пропозиції;
- встановлюється ціна рівноваги;
- формуються відносини суб'єктів господарювання із постачальниками сировини, матеріалів і споживачами продукції (вертикальні відносини);
- регулюються відносини конкуруючих між собою суб'єктів господарювання (горизонтальні відносини);
- проявляться дія конкуренції, конкретизуються форми конкурентної боротьби та простежується характер взаємодії суб'єктів господарювання.

Складовими характеристиками стану товарних і галузевих ринків є комплекс показників, що відображають ступінь збалансованості ринку (співвідношення попиту й

пропозиції), тенденції щодо змін кон'юнктури, основні кількісні параметри ринку, масштаби ринкових операцій та ступінь ділової активності, а також рівень концентрації, розвитку конкуренції та монополізації ринку.

Отже, повнота аналізу структурної організації ринків, а також розкриття закономірностей їх розвитку потребує дослідження конкурентних і монопольних тенденцій, які склалися на вітчизняних галузевих ринках у трансформаційний період.

## **2.2. Особливості монопольно-конкурентних тенденцій товарних і галузевих ринків**

Конкурентоспроможність й ефективність національного виробництва в умовах ринкової економіки визначаються насамперед тим, наскільки потужними є стимули підприємств до зменшення сукупності витрат і впровадження інновацій, що обумовлені інтенсивністю й формами конкуренції на товарних і галузевих ринках.

Однак, значна частка галузевих ринків характеризується недосконалою конкуренцією та монополізмом. Більш того, відносно високий рівень монополізації економіки (за різними оцінками дорівнює 44 - 47%) та різноманітність форм прояву є особливо характерною ознакою сучасного трансформаційного стану національного господарства. Тим часом втрати української економіки від монопольної влади вже сьогодні сягають близько 4% ВВП [219].

За цих обставин у комплексі задач посткризового економічного відродження країни розвиток конкуренції на товарних і галузевих ринках за своєю сутністю стає проблемою результативності функціонування національної економіки.

При цьому важливого значення набувають дослідження змін характеру й особливостей діяльності конкурентних і монопольних ринкових структур, визначення основних факторів, що впливають на їх формування, розвиток та ефективність. Таке дослідження також актуально і з точки зору превентивного аналізу щодо проведення подальших реформ і зменшення небезпеки від застосування неадекватних засобів й інструментів державного регулювання цих процесів.

Конкуренція, що є визначальним елементом і механізмом функціонування ринкових відносин, максимізує добробут усього суспільства: *споживачі* виграють від зниження цін, розширення асортименту, підвищення якості продукції в результаті більш ефективного розподілу ресурсів й оптимальної організації виробництва, а *підприємці* - знижують витрати, впроваджують новітні досягнення науки та техніки тощо.

З макроекономічних позицій суттєвим виявляється взаємозв'язок розвитку конкуренції та конкурентних відносин на товарних і галузевих ринках й економічного зростання, який простежується за такими основними напрямками:

по-перше, підтримання необхідного рівня економічної динаміки неможливе без ефективної конкуренції;

по-друге, важливим економічним компонентом зростання є стабільність ринків, що потребує створення на них дієвого конкурентного середовища;

по-третє, ефективне використання інструментів, спрямованих на розвиток конкурентних відносин на ринках, підвищує дієвість економічних відносин в господарському комплексі країни.

Таким чином, рівень розвитку конкуренції на товарних і галузевих ринках характеризує ступінь якості всього національного продукту. В свою чергу, інтенсифікація конкуренції на внутрішньому (національному) ринку сприятиме не тільки забезпеченню успішного розвитку економіки, але й зміцненню конкурентних позицій країни на глобальних ринках товарів і послуг.

При цьому необхідно враховувати, що функціонування окремих товарних і галузевих ринків не є ізольованим від загальноекономічних процесів, що потребує урахування стану загальногосподарської кон'юнктури.

Основними факторами розвитку конкуренції є:

*загальноекономічні* - рівень і динаміка національного виробництва, стан ділової активності, наявність та структура ресурсів, розвиненість кредитно-фінансової системи тощо;

*технологічні* - галузева структура економіки, рівень поширення сучасних технологій, наявність в економіці технологічного лідера, сприйнятливність економіки до інновацій;

*політико-юридичні* - цілі державної політики, ступінь втручання держави в економічні процеси, наявність дієвих юридичних норм економічної діяльності, політико-правова і соціальна стабільність у суспільстві;

*соціально-культурні* - національні традиції, культура (загальна, професійна, юридична, економічна, правова, ділова), духовні цінності суспільства, економічна активність населення;

*міжнародні* - ділова активність на міжнародних ринках, дії міжнародних економічних організацій, стабільність світової фінансової системи, масштаби і темпи розвитку світової торгівлі.

Такий перелік загальних факторів дає підстави для висновку - розвиток конкурентних відносин на ринках має особливості в кожній країні.

Аналіз наукових і прикладних досліджень становлення ринкових відносин в транзитивній (перехідній) економіці потребує виявлення, перш за все, специфічних ринкових проблем, що перешкоджають розвитку ефективної конкуренції між суб'єктами господарювання.

Так, протягом усіх років реформ формування базових ринкових інститутів, таких, як захист прав власності та прав акціонерів, наявність розвинутого фондового ринку, становлення дієвого ринку землі тощо, які складають основу розвитку підприємництва й конкуренції, був недостатнім. Більш того, характерною ознакою інституційного розвитку трансформаційної національної економіки стало формування «подвійних стандартів» для різних учасників ринку, що може виявлятися у:

- встановленні адміністративних бар'єрів входження на ринки;
- створенні та підтримці сприятливих режимів для окремих суб'єктів господарювання;
- неоднаковому підході до оподаткування;
- наданні субсидій або привілей з боку держави й місцевої влади;
- пільговому доступі до виробничих і фінансових ресурсів, а також інфраструктури.

Ці та інші дії владних структур призводять до нейтралізації можливих позитивних ефектів конкурентного механізму та створюють перешкоди для формування сприятливого конкурентного середовища розвитку національної економіки.

Таким чином, сьогодні розвиткові ефективних конкурентних відносин між суб'єктами господарювання на товарних і галузевих ринках перешкоджають як об'єктивні так і суб'єктивні чинники, до яких також можна віднести:

- прийняття на верхніх щаблях управління рішень в інтересах наближених до влади осіб;
- дублювання функцій управління та бюрократизованість управління;
- недосконалість законодавства щодо механізму гарантування умов ефективної конкуренції, інвестиційної діяльності, зокрема, і правил ведення бізнесу тощо;
- відсутність у країні розвинутого фондового ринку;
- збереження високого рівня монополізації економіки.

В результаті формування несприятливих умов для розвитку конкуренції на галузевих ринках з'являються нові монополні структури, які у своїй більшості мають неринковий характер; сформувалися не в ході економічної еволюції, коли монополізація економічної діяльності й утворення монополій стають закономірним наслідком ринкової конкуренції, а в результаті - зміни власників на вітчизняних підприємствах або за рахунок

незаконних способів укрупнення окремих компаній. В зв'язку з цим, значна частина галузевих ринків представляє собою такі, монополізація яких зумовлена природними причинами (ринки природних монополій) або адміністративними методами. Подібна монополізація ринків практично унеможливорює розвиток внутрішньої конкуренції, сповільнює темпи техніко-технологічної модернізації вітчизняних виробництв, оскільки перешкоджає проникненню до пріоритетних (особливо інфраструктурних) галузей більш продуктивного інвестиційного капіталу.

Враховуючи вище наведене при дослідженні особливостей формування монопольних ринкових структур та проявів монополізму на галузевих ринках країни, слід теоретично розмежувати два типи монополізму - підприємницький та інституційний.

Підприємницький тип пов'язаний із розвитком підприємств (фірм) на основі концентрації виробництва та капіталу, тоді як інституційний – існує у зв'язку з неоднаковістю «правил гри» для різних суб'єктів господарювання.

Отже, на сучасному етапі розвитку ринкових відносин монополістичні тенденції набувають якісно нових форм і масштабів, що суперечать інтересам досягнення високої кінцевої ефективності.

Критеріями монополізації товарних і галузевих ринків є питома вага у виробництві певного товару фіксованою кількістю фірм, що дозволяє визначити межу переходу від монополізації до монополії. Так, наприклад, ринок США вважається монополізованим тоді, коли не менш як чотири фірми контролюють понад 80% обсягу продажу. В Україні монополією є підприємство, яке виробляє понад 35% певного виду товару [9].

Дослідження сучасних підходів до визначення сутності економічної категорії «монополія» дозволяє виокремити такі основні ситуації: по-перше, у практиці економічної діяльності категорія «монополія» вживається як синонім великої компанії, що забезпечує високий прибуток; по-друге, як ринкова ситуація (відповідна структура ринку або модель ринку); по-третє, як особливий тип відносин між суб'єктами господарювання на ринку.

Матеріальною основою виникнення монополії як великої компанії є достатньо високий рівень концентрації виробництва, якому відповідає певний рівень концентрації капіталу. До основних параметрів структури ринку окрім інших, також належать концентрація й ефект масштабу (економія на масштабах виробництва), при цьому високий рівень концентрації може виникнути завдяки ефекту масштабу.

Аналіз сукупного рівня концентрації промисловості в останні роки дозволяє виявити ряд суперечливих тенденцій (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Сукупний рівень концентрації в промисловості України у 2005-2008 рр.

Кількість найбільших підприємств	Частка найбільших підприємств, %							
	в обсязі реалізованої продукції				у чисельності працівників			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
10	20,3	23,5	19,7	19,2	6,4	6,9	5,5	5,7
20	29,2	31,8	27,8	28,6	9,9	10	9,2	9,8
50	41,3	43,2	40,9	42,9	16,3	15,4	15,8	15,7
100	51,9	51,9	51,8	54,5	24,3	23,2	22,3	24,9
150	57,5	56,9	57,6	60,4	29,2	28,6	28,3	30,7
200	61,4	60,3	61,4	64,3	32,5	33,1	33,2	35,9

Так, з одного боку, є частка 10 та 20 найбільших підприємств у обсязі реалізованої продукції, яка в 2008 р. зменшилася порівняно з 2005; а з іншого - частка 50, 100, 150 та 200 найбільших підприємств, що помітно зросла [84].

Зростання частки 200 найбільших підприємств у основних показниках є ознакою недостатнього розвитку малого та середнього. Водночас, спостерігається послаблення позицій найбільших підприємств, що, з точки зору конкуренції, означає перехід від абсолютної (стовідсоткової) монополії або стану індивідуального домінування (коли на ринку діє декілька чи навіть багато операторів, але внаслідок того, що лише один із них має значні розміри та можливості й визначає умови функціонування) до більш сприятливої для конкуренції структури ринків.

Між тим, стає очевидним і те, що проблеми підвищення конкурентоспроможності української економіки й ефективності товарних і галузевих ринків зумовлені не стільки відносно високим рівнем монополізації та зростаючим характером монополістичних тенденцій, скільки специфікою функціонування конкурентного сектора, зміною форм і видів співіснування (від жорсткої конкурентної боротьби до взаємодії та узгодження ринкової поведінки) суб'єктів господарювання.

За ступенем зниження конкуренції розрізняють чотири моделі ринків; модель – це схема або зразок якогось явища (ідеальна чи фактична). Під час аналізу типів «ринкових структур» (моделей ринку) або умов конкуренції виокремлюються такі головні риси:

- 1) кількість і розмір фірм;
- 2) тип продукту;
- 3) ступень контролю над цінами;
- 4) умови входження в галузь і виходу з неї;
- 5) доступність інформації.

Згідно з найбільш поширеною типологією ринків, виділяють чотири можливі конкурентні структури моделей ринків (табл. 2.4) Розглянуті типи ринків і види конкуренції в чистому виді зустрічаються порівняно рідко та поширюються на дуже обмежене коло товарів і послуг. У реальних умовах частіше такі ситуації на ринку визначають як недосконалу конкуренцію, що носить мішаний характер.

Таблиця 2.4

*Порівняльна характеристика основних ринкових структур*

Структурна характеристика	Саморегульований ринок (вільний)	Регульований ринок		
	Досконала конкуренція	Недосконала конкуренція		
		Монополістична	Олігополістична	Абсолютна монополія
Кількість продавців	Багато незалежних підприємств (поліполія)	Багато підприємств - виробників схожих товарів та послуг	Кілька великих підприємств - виробників товарів та послуг	Один продукт одне підприємство
Диференціація продукту	Відсутня. Продукти не різняться за властивостями та якістю	Товари і послуги диференційовані для сегментів ринку	Істотна для окремих продуктів, мала для стандартизованих	Відсутня

Рівень зусиль для входу на ринок	Відносно легкий вхід і вихід	Відносно легкий вхід і вихід	Важкий вхід, що часто вимагає великих інвестицій	Дуже важкий вхід і вихід
Контроль над ціною	Контролю немає. Ціни визначаються ринком	У вузьких межах деякий час (особливий контроль)	Обмежений взаємною залежністю і значний у разі змови	Практично повний контроль (диктат ціни)
Нецінова конкуренція	Немає	Значне місце: реклама, торговельні знаки, марки і т. ін.	Дуже типова, особливо при диференціації продукції	Переважно реклама, зв'язки з владою
Приклади	Сільське господарство	Ресторани, аптеки, роздрібна торгівля тощо	Ринок послуг мобільного зв'язку, ринок пива тощо	Залізничний транспорт, комунальне господарство тощо

Отже, конкурентність галузевих ринків відображає кількість представлених різних товарів і послуг незалежно діючих виробників та споживачів, а також ступень свободи входу й виходу з ринків. При цьому найбільш конкурентним вважається ринок, на якому відсутні вхідні бар'єри, а вихід з ринку є безкоштовним, тобто відсутні незворотні витрати. Важливими є низькі бар'єри для входу нових підприємств (фірм) і мобільність на ринку ресурсів, які вже використовувалися чи придатні для використання. Навпаки, значні бар'єри для входу на ринок є умовами монополістичної та олігополістичної поведінки.

Крім того, конкурентність ринку визначається також тими межами, в рамках яких окремі фірми (підприємства) здатні впливати на нього, тобто на умови реалізації продукції, перш за все, на ціни. Чим менше окремі фірми впливають на ринок, де реалізується продукція, тим більш конкурентним вважається ринок. Найвищий ступінь конкурентності ринку досягається тоді, коли окрема фірма не впливає на нього зовсім. Це можливо лише в разі, коли на ринку товарів діє так багато фірм, що кожна з них ніяк не може вплинути на ціну товару; сприймає її як таку, що визначається ринковим попитом і пропозицією. Такий ринок називається цілком конкурентним, а підприємства, що діють в таких умовах не ведуть між собою конкурентної боротьби. Якщо ж окремі фірми мають можливість впливати на умови реалізації продукції (на ціни), то вони ведуть між собою конкурентну боротьбу; ринок, де ця можливість реалізується уже не вважається цілком конкурентним.

До основних передумов функціонування конкурентних ринків належать:

- свобода економічної діяльності;
- єдність економічного простору;
- дотримання балансу інтересів виробників, постачальників, продавців і покупців (споживачів);
- вільний і недискримінаційний доступ до різного роду ресурсів;
- стабільність умов підприємницької діяльності.

На сьогодні лише частково сформувалися передумови функціонування конкурентних ринків; пояснюється тим складним посткризовим станом економіки, і особливо в тих галузях, в яких несформоване дієве конкурентне середовище, що є однією з визначальних умов розвитку конкуренції на галузевих ринках.

*Конкурентне середовище* - це сукупність соціально-економічних, організаційно-правових, інституційних, фінансово-економічних та інших факторів, що визначають і

впливають на розвиток підприємництва, змагальності в цілому і в окремих секторах економіки за найбільш вигідні умови діяльності та отримання прибутку. Таке середовище є складним, багатовимірним утворенням, системою взаємовідносин, для якої характерними є такі риси, як цілісність (незалежність від зовнішнього середовища), ієрархічна структура (єдність зв'язків між елементами, їх ієрархія), взаємодія і взаємозалежність (взаємний вплив елементів), цілеспрямованість (здатність розвиватися відповідно до певної мети) тощо.

Конкурентне середовище для суб'єкта господарювання виконує функцію зовнішньо обумовленого стану товарного або галузевого ринку. Особливістю поняття такого середовища є те, що воно містить не тільки положення про наявність конкуренції, але й ступінь повноти ринку та ринкової рівноваги. Саме у цьому полягає відмінність між конкуренцією та конкурентним середовищем. Конкурентне середовище є результатом дії окремих економічних агентів, у тому числі й держави. Суб'єкту господарювання, який є елементом конкурентного середовища та вступає у відносини конкурентної боротьби, належить оперативно реагувати на значну кількість чинників, що його формують.

Конкурентне середовище можна розглядати на *макроекономічному* та *мікроекономічному* рівнях. Підвищення ефективності конкурентного середовища на макроекономічному рівні визначається такими факторами, як:

- посилення відкритості економіки;
- руйнування адміністративних обмежень у міграції товарів та послуг;
- формування ефективного власника тощо.

До факторів, що негативно впливають на якість конкурентного середовища відносяться:

- високі темпи інфляції та фінансова нестабільність;
- значні масштаби тіньового бізнесу;
- структурна незбалансованість економіки;
- недостатній рівень державної протидії монополізму;
- недосконалість законодавчих актів тощо.

Конкурентне середовище на мікроекономічному рівні визначається такими параметрами, як: представництво конкурентів на ринку (кількість підприємств, їх ринкова частка та ринковий потенціал), продуктові межі товарного ринку, географічні межі ринку.

Чинниками, що підвищують ефективність конкурентного середовища на мікроекономічному рівні, є:

- сприятлива кон'юнктура ринку;
- низькі бар'єри вступу на окремі ринки;
- зростання кількості ринкових суб'єктів.

До мікроекономічних чинників, що погіршують якість конкурентного середовища на ринках, належать:

- намагання окремих ринкових суб'єктів збільшити свою владу на ринку;
- високий ступінь ризику підприємницької діяльності;
- загроза банкрутства;
- непрофесіоналізм менеджерів;
- низький ринковий потенціал та ін. [102].

Втім, якісний стан конкурентного середовища та його здатність забезпечувати більшості вітчизняних підприємств можливість безперешкодної реалізації їх конкурентних переваг як на світовому, так і на внутрішньому ринку товарів і послуг поки залишаються обмеженими. Одним з найсуттєвіших обмежень розвитку конкуренції та конкурентних товарних і галузевих ринків в Україні є чинна система регулювання підприємницької діяльності.

Результати аналізу загального стану регулювання підприємницької діяльності в Україні, як визначального чинника розвитку конкуренції на товарних і галузевих ринках,



проведеного спільного дослідження Світового банку (The World Bank) та Міжнародної фінансової корпорації (IFC), демонструють, що у світовому рейтингу простоти ведення бізнесу наша країна посідає 142 місце серед 183 країн (табл. 2.5.) [283]. Це є прямим наслідком значної кількості регуляторних обмежень, що стримують потенційну конкуренцію на внутрішньому ринку та підвищують трансакційні (непродуктивні) витрати господарювання, посилюючи тим самим нерівність умов конкуренції.

Так, наприклад, малому або середньому товариству з обмеженою відповідальністю для початку своєї діяльності слід пройти 10 реєстраційних процедур, що вимагає в середньому 27 днів на реєстрацію. В Новій Зеландії існує одна реєстраційна процедура, термін здійснення якої становить один день. В сусідніх Молдові та Білорусії це відповідно 5 і 8 процедур, що займають 6 та 10 днів відповідно.

Що тривалішою є процедура входження в ринок, тим менший тиск здійснює потенціальна конкуренція на можливості монополізації з боку присутніх на ринку фірм, тим вищими є бар'єри ринкового входження.

Таблиця 2.5

*Рейтингова оцінка системи регулювання підприємницької діяльності в Україні*

Показники	Позиція у світовому рейтингу по рокам		
	2008*	2009	2010
Простота ведення бізнесу Інтегральний показник	144	146	142
Реєстрація підприємства	113	126	134
Отримання дозволів на будівництво	175	181	181
Наймання робочої сили	103	90	83
Реєстрація власності	142	144	141
Кредитування	61	27	30
Захист інвесторів	141	143	109
Оподаткування	177	182	181
Міжнародна торгівля	121	139	139
Забезпечення виконання контрактів	48	46	43
Ліквідація підприємства	143	145	145

\*Показники 2008 р. розраховано без остаточних змін в методології для 181 країни світу.

Як видно з табл. 2.5 впродовж останніх років, бар'єри входження на український ринок монотонно зростали.

В економіці України дуже значними є адміністративні бар'єри (складні заплутані процедури офіційної реєстрації підприємств, надання приміщень, земельних ділянок, дозволів на ввезення-вивезення продукції на/з території). Особливу небезпеку для конкуренції становлять адміністративні вимоги (ліцензування, квотування, порядок реєстрації, неформальні зв'язки керівників підприємств із органами влади), втручання неправового характеру з боку державної влади у процес виробництва та вільного переміщення товарів [283].

Аналогічний висновок можна зробити аналізуючи дані АМКУ (табл. 2.6), який оцінює висоту бар'єру входження в ринок, виходячи з так званого фактичного підходу до оцінки величини бар'єрів розробленого Дж. Бейном, що передбачає аналіз статистики

входження нових суб'єктів господарювання на ринок. В останні роки інтенсивність вступу нових суб'єктів господарювання на галузеві ринки знизилась у півтора рази.

Особливо значним стало падіння цього показника у будівництві, що зумовлено, з одного боку, кризовими явищами у світовій і національній економіці, різким падінням платоспроможного попиту та надмірною бюрократизацією будівельної діяльності в Україні - з іншого.

Аналіз статистичних даних АМКУ (табл. 2.6) підтверджує, що в останні два кризових роки спостерігаються негативні тенденції в розвитку структурних передумов конкуренції: зменшується інтенсивність вступу нових суб'єктів господарювання на товарні і галузеві ринки, що привело до скорочення темпів зростання кількості підприємств, організацій й установ, які здійснюють господарську діяльність.

Таблиця 2.6

*Динаміка приросту/зменшення кількості економічних агентів протягом 2007-2009 рр. за видами економічної діяльності*

Вид економічної діяльності	Приріст за 2007р., %		Приріст за 2008р., %		Приріст за 2009р., %	
	I півріччя	II півріччя	I півріччя	II півріччя	I півріччя	II півріччя
Всього	2,48	2,2	1,9	1,5	0,9	1,4
Сільське господарство, мисливство, лісове господарство, рибальство, рибництво	0,29	-0,35	0,03	-0,33	-0,46	-0,22
Промисловість	1,87	1,13	1,04	0,5	0,12	0,4
Будівництво	5,92	5,3	3,18	1,7	1,00	0,02
Торгівля; ремонт автомобілів, побутових виробів та предметів особистого вжитку	2,7	1,3	1,44	1,17	0,7	1,07
Діяльність транспорту та зв'язку	3,96	2,9	2,99	1,97	1,83	2,04
Фінансова діяльність, операції з нерухомим майном, оренда, інжиніринг та надання послуг підприємцям	6,0	6,0	4,7	4,1	2,56	2,57
Надання комунальних та індивідуальних послуг; діяльність у сфері культури та спорту	3,9	3,2	2,9	2,83	2,26	3,3

Результати аналізу показників свідчать, що у першому півріччі 2009 р. темпи приросту кількості економічних агентів, тобто відповідно інтенсивність вступу нових суб'єктів господарювання істотно уповільнилися; в цілому майже у три рази порівняно з першим півріччям 2007 р., і при цьому за всіма основними видами економічної діяльності. Становище дещо покращилося у другому півріччі 2009 р., хоча інтенсивність вступу суб'єктів господарювання в цілому та у більшості галузей залишилася істотно меншою, ніж у першому півріччі 2008 р. [84].

Досліджуючи структурні передумови розвитку конкуренції у сучасній економіці країни за ступенем зниження конкуренції розрізняють чотири моделі ринків та формально

виділяють чотири типи ринкових структур, на кожному з яких закономірно існують різні передумови для розвитку конкурентних відносин між суб'єктами господарювання:

- монополні ринки або “чиста” монополія;
- ринки з ознаками індивідуального домінування;
- олігополні ринки;
- ринки з конкурентною структурою.

Зауважимо, що в ході аналізу конкурентних відносин досліджуються галузеві ринки.

1. *Монополні ринки*, тобто ринки, на яких діє один продавець. Крім сфери природних монополій (послуги енергетичної, транспортної та комунальної інфраструктури, універсальні послуги поштового зв'язку та загальнодоступні (універсальні) телекомунікаційні послуги), на початок 2007 р. найменш сприятливі структурні передумови для функціонування конкурентних механізмів склалися у добуванні вуглеводнів, сфері послуг з асенізації, прибирання вулиць й обробки відходів, виробництві коксу, продуктів нафтопереробки та ядерного палива. Серед монополних ринків виділяються:

- *загальнодержавні ринки* (9 ринків - трубопровідний транспорт, загальнодоступні (універсальні) телекомунікаційні послуги та ін.);

- *локальні* (підприємства - переробники сільськогосподарської сировини в регіонах, природні монополії в системі водопровідно-каналізаційного обслуговування, прибирання вулиць й обробки відходів та ін.).

2. *Ринки з ознаками домінування*, тобто такі, на яких функціонує одна домінуюча фірма та декілька підприємств-аутсайдерів. В країні ринки зі структурними ознаками індивідуального домінування мають місце, зокрема:

- добувна промисловість (крім видобування вугілля, торфу і металевих руд);
- тютюнова промисловість;
- окремі підгалузі машинобудування;
- обробка відходів;
- на водному й авіаційному транспорті.

Високий рівень концентрації на таких галузевих ринках значною мірою зумовлюється бар'єрами входу у вигляді високої фондомісткості та тривалих строків окупності капіталовкладень, залежністю від обмежених або зовнішніх джерел сировини й інфраструктури. Протягом останніх років у вітчизняній економіці спостерігається зростання кількості таких ринків. На початок 2008 р, частка підприємств, що функціонують на подібних ринках, становила 25,6%, тобто збільшилася, порівняно з 2003 р. майже на 6%.

3. *Олігополні ринки*, на яких діє обмежена кількість приблизно однакових за розмірами операторів, що, залежно від ситуації, можуть або достатньо жорстко конкурувати між собою, або ж відмовлятися від конкуренції. Прикладами загальнодержавних галузевих ринків з олігопольною структурою є :

- ринок послуг мобільного зв'язку (діють 5 операторів);
- ринок коксу (діють 13 виробників, протягом останніх років частка трьох найбільших з них складала 42-51%);
- ринок моторних бензинів (операторами є 7 великих підприємств, сукупна частка трьох найбільших з них перевищує 67%);
- ринок пива (близько 96% ринку належить чотирьом суб'єктам господарювання);
- ринок тютюнових виробів (з 22 суб'єктів господарювання, що діють на ньому, частка трьох найбільших складає понад 75%, а п'яти найбільших - понад 97%);
- ринок торфу (у 2004 р. на ньому діяли 32 учасники, частка трьох найбільших з них складала понад 55%);
- ринок цементу (діють 34 суб'єкта господарювання, частка трьох найбільших з них становить понад 40%, п'яти найбільших - понад 60%).

На регіональному рівні олігопольною структурою, здебільшого, характеризуються

ринки послуг з переробки сільськогосподарської продукції.

4. *Деконцентровані ринки, тобто ринки з конкурентною структурою*; характерні для основних видів первинної продукції рослинництва та тваринництва (оперує майже 20 тис. сільськогосподарських підприємств, а також понад 43 тис. фермерських господарств, не враховуючи підсобних господарств населення).

У легкій промисловості такі ринки:

- текстильної продукції (понад 550 виробників);
- одягу (відповідно, приблизно 2000);
- взуття (понад 400).

Ринки з висококонкурентною структурою переважають у видавничій справі (майже 2,5 тис. виробників), в інших підгалузях поліграфічної промисловості (2,5 тис. фірм), будівництві (понад 24 тис. фірм), більшості видів фінансової діяльності (майже 2,8 тис. установ), сфері вантажних перевезень автотранспортом (6,4 тис. підприємств), рекламної діяльності (понад 3 тис. фірм), сфері оптової та роздрібною торгівлі (близько 100 тис. підприємств) [219].

Слід зазначити, що у транзитивній економіці також утворюються великі сегменти досконалої конкуренції на так званих «неорганізованих» ринках.

Оцінити структурні передумови конкуренції в національній економіці дозволяє визначення співвідношення сукупних часток підприємств, що діють на ринках різних типів, у загальному обсязі реалізованої продукції (рис.2.1).

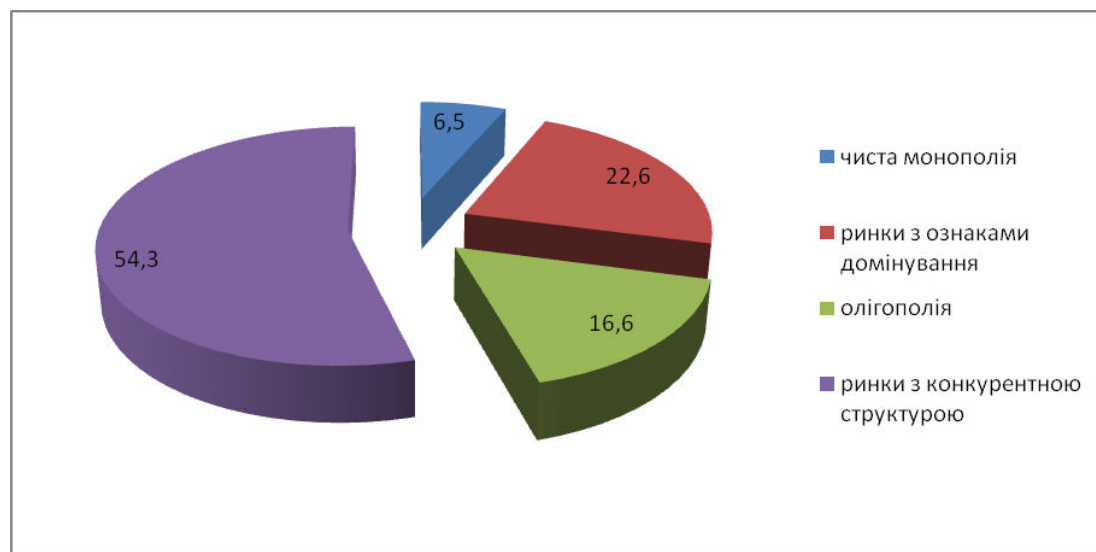


Рис. 2.1. Структурні передумови конкуренції в економіці України на початок 2009 р.

Результати розрахунків здійснені на основі опрацювання даних щодо 422 загальнодержавних та 3441 регіональних укрупнених (агломерованих) ринків виявили, що на початок 2009 р. більше половини продукції реалізовувалося суб'єктами господарювання там, де структурні обмеження конкуренції відсутні. В той же час на олігопольні ринки припадало 16,6 % загального обсягу реалізації; на ринки з ознаками індивідуального домінування – 22,6 %; на ринки, де структурні передумови конкуренції відсутні (частка найбільшого підприємства перевищує 90 %) – 6,5 % [84].

Порівняння зі становищем на початок 2008 р. засвідчує певне зменшення секторів з конкурентною структурою та з ознаками індивідуального домінування з одночасним збільшенням частки ринків “чистої” монополії й олігопольних (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

*Структурні передумови конкуренції в економіці України*

Типи ринків	Частка підприємств, що діють на ринку певного типу, у загальному обсязі виробництва (реалізації), %					
	На початок року					
	2001	2004	2005	2007	2008	2009
З конкурентною структурою	53,9	54,3	55,4	53,1	56,7	54,3
Олігополія	11,6	15,3	13,6	14,4	12,0	16,6
З ознаками індивідуального домінування	22,7	19,9	22,1	25,8	25,6	22,6
“Чиста” монополія	11,8	10,5	8,9	6,7	5,7	6,5

Аналізуючи причини збільшення частки ринків “чистої” монополії, слід зазначити, що багато в чому це пояснюється зростанням цін на послуги залізничного транспорту (монополізований ринок), унаслідок чого обсяг реалізованої продукції у галузі суттєво збільшився.

Збільшення частки олігопольних ринків за рахунок частки ринків з ознаками індивідуального домінування пояснюється, насамперед, зниженням рівня концентрації у нафтопереробці (внаслідок того, що з 2008 р. запрацював після реконструкції ВАТ “Лукойл – Одеський НПЗ”) та у видобуванні металевих руд, а також зростанням відповідних ринків, насамперед, за рахунок ринків з конкурентною структурою - у хімічному виробництві.

Стримуючим фактором розвитку конкурентного промислового виробництва виступають завищені тарифи на послуги природних монополій. Протягом останніх чотирьох років цей негативний вплив суттєво посилюється: відсоток промислових підприємств, що його відчувають, згідно з даними проведених Держкомстатом опитувань, збільшився з 20 % в середині 2005 р. до 30 % у IV кварталі 2008 р. та 26 – 27 % у 2009 р. Отже, у період кризових проявів суб’єкти природних монополій вочевидь намагалися підтримати і покращити своє фінансове становище за рахунок отримання додаткової монопольної ренти. Найбільш істотний негативний вплив високих тарифів на послуги природних монополій відчували:

- металурги (45 % опитаних у IV кварталі 2008 р. та 35 % – у II кварталі 2009 р.);
- виробники інших неметалевих мінеральних виробів (36 – 41 %);
- текстильної промисловості (33–41 %).

Проте, слід зазначити, що поряд із негативними чинниками впливу на конкуренцію, що обумовлені особливостями структури галузевих ринків, в Україні гостро залишається проблема антиконкурентних факторів, пов’язаних з поведінкою учасників і регуляторів ринків. Головними факторами конкуренції сьогодення стають не стільки витрати, ціна й якість товару, скільки рівень й обсяг корпоративної влади та контролю за ринком, що досягається за рахунок позаекономічних засобів. Ситуація ускладнюється через нерозвиненість ринкової інфраструктури, що перешкоджає дії механізмів вирівнювання цін.

Проведені представниками АМКУ опитування керівників підприємств щодо відчутності ними конкуренції, виявили, що криза не супроводжується суттєвим посиленням конкуренції у галузях промисловості, яке мало би бути спричинене боротьбою виробників за споживачів продукції.

Так, частка опитаних керівників промислових підприємств, які відчувають високий рівень конкуренції з боку вітчизняних конкурентів, зменшилася з 35-36 % у 2006–2007 рр. до 27–29 % у 2009 р. (рис. 2.2).

Порівняно з 2007 р. збільшилася частка промислових підприємств, які повідомили, що не мають як українських, так і закордонних конкурентів на ринках збуту своєї продукції; в цілому залишається незначною (вітчизняних виробників як конкурентів немає лише у 8 % опитаних) [84].

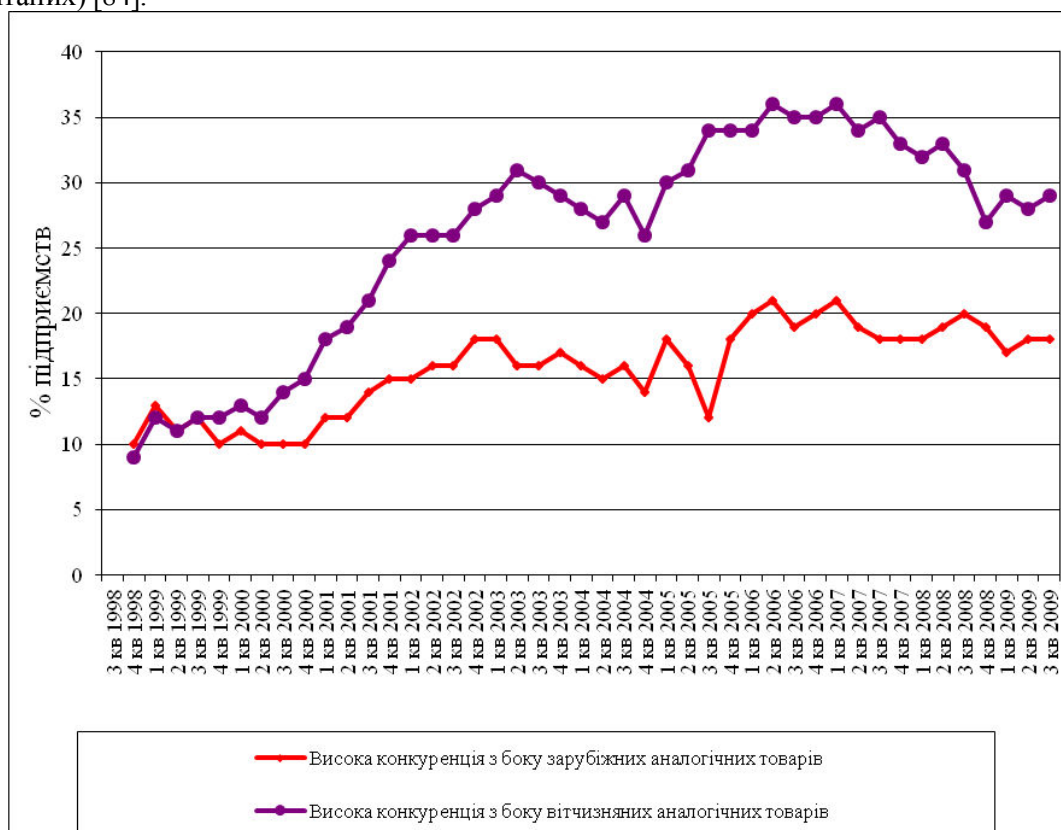


Рис. 2.2. Відчутність конкуренції у промисловості

Скорочення частки підприємств, що відчувають значну конкуренцію, спостерігалось наприкінці 2008 – у 2009 р. також у будівництві: з 31–36 % у 2007–2008 рр. до 25–28 у 2009 р. (рис. 2.3).

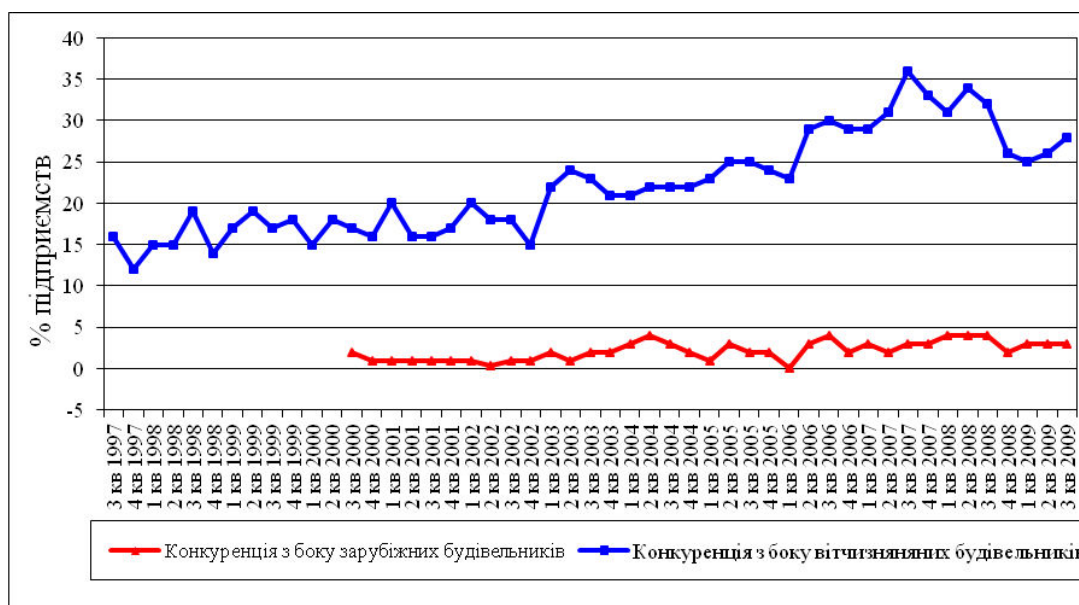


Рис. 2.3. Відсутність конкуренції у будівництві

Про істотне зменшення впливу конкуренції повідомили керівники опитаних транспортних підприємств - частка підприємств, що відчувають значну конкуренцію з боку вітчизняних перевізників, на початку 2009 р. зменшилася з 51–54 %. до 44 %, хоч у II кварталі знов зросла до рівня 2008 р. (рис. 2.4.)

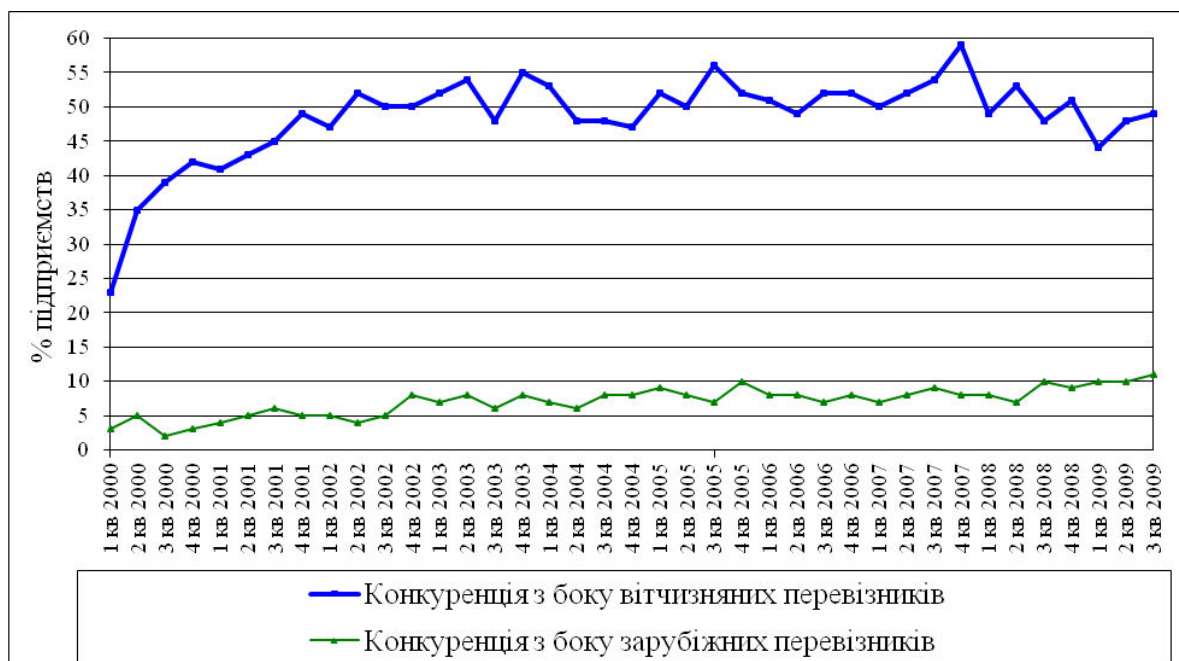


Рис. 2.4. Відсутність конкуренції на ринках транспорту

Загально визнаним є той факт, що стратегічну основу сучасної ринкової економіки у розвинених країнах становить великий бізнес. Так, наприклад, на відміну від української економіки найбільш поширеною ринковою структурою у західних країнах, на яку припадає більша частина виробленої продукції є олігополія. Саме великі компанії, що

складають основу олігопольних ринків створюють основну масу ВВП, забезпечуючи потреби в товарах базових ринків.

В економіці США корпорації становлять близько 18% загальної кількості зареєстрованих фірм, проте виробляють 90% промислової продукції. Сто найбільших корпорацій виробляють близько 60% ВВП США, в них зайнято 45% трудових ресурсів, здійснюють 60% усіх інвестицій [189].

Досліджуючи розвиток конкурентних і монопольних тенденцій на галузевих ринках, а також пов'язані з цим особливості їх структурної організації, слід зазначити, що високий рівень концентрації, який може виникнути завдяки ефекту масштабу, дає можливість відносно великим товаровиробникам випускати і продавати товари з більш низькими середніми витратами, ніж у відносно невеликих товаровиробників. Досягнувши суттєвих масштабів обороту велике підприємство здобуває можливість використовувати дієві економічні важелі, насамперед, додаткові прибутки та можливості подальшого інвестування для впливу на своїх конкурентів при розв'язанні стратегічних і тактичних завдань, тобто збільшувати свій ринковий потенціал. При цьому ринкова влада і прибуток на олігопольних ринках залежать від взаємодії підприємств - олігополістів. Якщо така взаємодія має тенденцію до узгодженості дій, а не до конкуренції, то підприємства можуть «призначати» ціни, вищі за граничні витрати, й отримувати більший прибуток. Проте, у олігопольних ринкових структурах розвинутих країн силою, яка примушує продавців не підвищувати надмірно ціни порівняно з рівнем витрат, є не конкуренція, а певна протидія з боку сильних покупців.

Отже, можна стверджувати, що діяльність великих підприємств, до яких належать як монопольні, так і олігопольні ринкові структури сприяє підвищенню урегульованості та прогнозованості національного виробництва, забезпечує стійкість економіки, а також є важливим джерелом інвестиційних ресурсів, що стимулює реалізацію масштабних економічних і соціальних проектів тощо. Крім того, ці структурні моделі ринку, завдяки ефективному рівню зосередження виробничих ресурсів мають найкращі можливості для виробництва товарів і послуг, які відповідають найвищим вимогам якості та ціновим параметрам; це сприяє не тільки найбільш повному задоволенню інтересів споживачів, а й забезпечує високий рівень конкурентоспроможності національної економіки.

Також слід враховувати зростаючу роль та значення малого і середнього підприємництва у задоволенні потреб національної економіки. При цьому малі та середні підприємства найбільш ефективно працюють у взаємодії з великими компаніями і є важливим виробництвом в основній масі індивідуалізованих товарів. Однак, обсяги їх товарного виробництва на товарних і галузевих ринках є обмежені.

Таким чином, аналіз досвіду взаємодії різних за величиною ринкових структур у розвинених країнах з урахуванням особливостей трансформаційної української економіки, дає підстави для ряду висновків стосовно розвитку конкурентних відносин на галузевих ринках [102]:

а) взаємодія підприємств різних розмірів (останні визначаються базисними техніко-економічними характеристиками тієї чи іншої галузі) є одним з найважливіших факторів підвищення ефективності національного виробництва;

б) для багатьох галузей економіки найбільш ефективними є підприємства саме малого розміру (найбільш типові деякі галузі харчової і легкої промисловості, сільське господарство, сфера послуг).

Отже, одним з важливих чинників посилення конкурентності галузевих ринків у національній економіці є розвиток малого та середнього підприємництва. Це зумовлено, перш за все тим, що у галузях із невеликою кількістю суб'єктів господарювання, в яких сконцентровано значну частину галузевого виробництва, реальним стає узгодження інтересів з метою вироблення єдиної ринкової поведінки. Якщо ж в галузі функціонують десять і більше підприємств, проблема взаємодії та узгодження ринкової поведінки значно



ускладнюється; зростає ймовірність виникнення конкурентної боротьби і посилюється конкурентність галузевих ринків [32].

Між тим, як зазначають зарубіжні вчені, в умовах української економіки, існують зацікавлені групи великого бізнесу, що свідомо стримують розвиток малого підприємництва, в тому числі й внаслідок недостатньої сили держави.

Пошук *оптимального поєднання різних типів ринкових структур*, що пов'язаний з діяльністю великих, середніх і малих підприємств в економіці країни потребує від економічної науки системного аналізу практики господарювання ринкових суб'єктів, моніторингових досліджень товарних і галузевих ринків, визначення змін, які відбуваються внаслідок кон'юнктурних коливань, врахування різноманітних об'єктивних і суб'єктивних чинників.

### **2.3. Методологічні підходи до транспортного ринку як комунікаційного чинника взаємодії господарюючих суб'єктів**

Дослідження особливостей конкурентно-монопольних тенденцій на галузевих ринках, дозволило виявити низку чинників, що порушують умови функціонування ефективної конкуренції; більша їх частина знаходиться в інституційному просторі та пов'язана, в першу чергу, з недосконалістю нормативно-правової бази розвитку підприємництва. Так, існуючи адміністративні бар'єри, до яких можна віднести, наприклад, правозабезпечені (законодавчі або підзаконні акти) обмеження на ведення певних видів господарської діяльності, а також встановлені державними органами правила, дотримання яких виступає обов'язковою умовою ведення господарської діяльності на ринку призводять до значних додаткових витрат. Як правило, висота бар'єрів може бути подана у вигляді функції двох змінних - витрат часу та грошових витрат.

Втім, вхід-вихід на будь-який галузевий ринок може бути значно ускладнений і за умов відсутності розвинутої ринкової інфраструктури (надійної системи взаєморозрахунків, розгалуженої мережі складського господарства тощо), а також *транспортної інфраструктури*, що пов'язана з незначною густотою транспортних комунікацій, низькою ритмічністю їх функціонування і т. д. При цьому транспортно-комунікаційний чинник є визначальним не тільки з точки зору забезпечення умов (бар'єрів) входу-виходу на окремі галузеві ринки та посилення їх конкурентності, а й з точки зору впливу на ефективність загальнонаціонального виробничого процесу, підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції (за рахунок зменшення транспортних витрат у її кінцевій ціні, питома вага яких коливається від 15 до 30 %) на світових ринках товарів і послуг.

Отже, в сучасних ринкових умовах розвитку національної економіки транспортно-комунікаційний фактор стає ключовим у забезпеченні сталого соціально-економічного зростання, без урахування й ефективного використання якого неможливе подальше підвищення рівня добробуту суспільства.

Між тим, необхідно враховувати і те, що досить тривалий час транспортні галузі розвивалися в умовах планової економіки з притаманними їй критеріями ефективності, техніко-експлуатаційними показниками, системами аналізу діяльності галузей тощо. Починаючи з 1991 р., відбуваються процеси ринкового реформування всіх сфер економіки країни, і транспортної зокрема. Принципові зміни в транспортному секторі, що внаслідок організаційно-технологічних особливостей відноситься до найбільш консервативних, пов'язано з роздержавленням, приватизацією та демонополізацією галузі, а також лібералізацією тарифної політики, що об'єктивно зумовлюють процеси формування ринку транспортних послуг.

Ринкові перетворення вирішальним чином впливають і на діяльність всіх суб'єктів транспортного виробництва, потребують ефективного використання ресурсів,

що нерозривно пов'язано з впровадженням нової техніки, прогресивної технології, а також сучасних методів організації й управління не тільки перевізними процесами, а і ведення бізнесу. Крім того, впровадження ринкових механізмів в господарську практику транспортних підприємств на основі активного використання маркетингової концепції управління, приводить до створення конкурентоспроможної, орієнтованої на сервіс і комплексне транспортне обслуговування споживачів сучасної мережі надання транспортних послуг.

Актуальність дослідження цієї проблематики також обумовлюється і процесами поступової інтеграції України в світове господарство, що посилює рольову участь суб'єктів транспортного ринку не тільки у забезпеченні міждержавних транспортно-економічних зв'язків, а й стимулюванні позитивних зрушень в поліпшенні її конкурентного становища у міжнародних економічних відносинах. Цьому також сприяє вигідне геополітичне становище країни, яка сьогодні має найвищий в Європі коефіцієнт транзитивності, що забезпечує їй значні переваги з точки зору збільшення обсягів транзитних перевезень і створює відповідні можливості для подальшого нарощування потенціалу транспортного ринку.

Посткризова тенденція до збільшення обсягів виробництва товарної продукції, розширення господарських зв'язків між підприємствами різних регіонів, зростаючі вимоги до якості транспортного обслуговування тощо вимагають від суб'єктів господарювання оптимізації взаємодії між ними стосовно способів доставки, що відбуваються в умовах транспортного ринку. Отже, на сьогодні даний галузевий ринок стає сферою перетину, перш за все, економічних інтересів всіх суб'єктів, тобто сферою де на базі ринкових законів та принципів відбувається узгодження особистих, групових і суспільних інтересів.

Таким чином, зважаючи на важливу роль транспортного ринку в забезпеченні соціально-економічного розвитку країни і її окремих територіальних утворень (міст, областей, регіонів та ін.), а також обмеженість теоретико-методологічних доробок з означених вище питань, виникає необхідність в проведенні досліджень стосовно факторів та умов, що забезпечують стійке функціонування та розвиток.

На даний час як в науковій літературі, так і на законодавчому рівні відсутні визначення поняття транспортного ринку, не має чіткого уявлення про його інституційну та галузеву структури, сам об'єкт купівлі – продажу на даному ринку – транспортну послугу. Мало уваги приділяється й аналізу суб'єктів даного ринку, їх специфічних ознак. Всебічного дослідження і вивчення потребують процеси взаємозв'язку ринку транспортних послуг з іншими ринками та суб'єктами економіки, а також проблеми функціонального призначення та принципів їх розвитку.

При цьому, слід зазначити, що в розвиток транспортно-економічної науки вагомий науковий вклад внесли вітчизняні та зарубіжні вчені, зокрема - І. Аксьонов, О. Бакаєв, Д. Веліканов, В. Гурнак, Л. Зайончик, Е. Кіне, В. Коба, В. Котелянець, М. Котлубай, Ю. Кулаєв, В. Лівшиць, М. Макаренко, В. Мова, Р. Нудельман, Є. Сич, С. Ушаков, Ю. Цветов, В. Чекаловець, В. Шинкаренко та багато ін. Становлення та формування ринкових відносин у інших сферах економічної діяльності досліджуються як вітчизняними так і зарубіжними науковцями, серед яких: І. Артем'єв, В. Базилевич, Т. Гірченко, О. Дубовик, Ф. Котлер, В. Куценко, Х. Ламперт, К.Р. Макконел, С.Л. Брю, А.. Матанцев, В. Онікієнко, М. Портер, Л. Страшинська та багато інших. Існуючі наукові праці мають велике теоретико-методологічне та практичне значення у вирішенні окремих проблем галузевого розвитку.

Необхідно також зауважити, що попри достатньо велику кількість наукових публікацій з транспортної тематики, які з'явилися в Україні останніми роками, переважна більшість з них носить *онтологічний характер* і стосується кількісної сторони транспортно-перевізних процесів, їхньої динаміки, не торкаючись глибинної сутності транспортного ринку, як сучасного явища суспільно-економічних відносин.

Саме тому у вирішенні теоретико-методологічних проблем формування та розвитку транспортного ринку на перший план висувається *гносеологічний аспект*, що дозволяє більш чітко визначити теоретичні засади формування транспортного ринку, а також за допомогою теоретичного й емпіричного аналізів дослідити нові явища та тенденції у транспортній сфері, їх сталість та закономірності і на якісно новій основі відпрацювати адекватні уявлення принципів його розвитку.

Методологічною основою дослідження обрано діалектичний метод, який дає змогу науково обґрунтувати та інтерпретувати довгострокові процеси розвитку економічних відносин у суспільному виробництві, та в окремих його сегментах; виявити елементи загального та специфічного в характері цих відносин; зрозуміти внутрішні рушійні сили розгортання ринкових відносин у будь-якій сфері на підставі історичного досвіду та виявлення майбутніх тенденцій.

**Сутність транспортного ринку** як явища особливого, що багатоаспектно відрізняється від інших ринків і так само пов'язане з ними, розкривається через *діалектику загального й одиничного* [30].

У категорії *загального* фіксується спільна, абстрагована від усіх одиничних та особливих явищ, властивість, що притаманна всім ознакам, яка забезпечує внутрішню єдність і дозволяє відносити їх до певного типу чи класу явищ, тоді як у категорії *одиничного* фіксується кількісно визначений момент саморозвитку, самовідмінності загального, яке виступає як якісно визначена дійсність. Оскільки момент діалектичної єдності загального та одиничного відображається в особливому, то дослідження *транспортного ринку як явища особливого* передбачає:

- 1) встановлення тих сутнісних ознак, які дозволяють відносити **транспортний ринок** до такого типу *явищ економічної дійсності* як "**ринок**";
- 2) виявлення рис, які визначають **транспортний ринок** як *явище особливе*.

**Транспортний ринок** як *абстрактний*, тобто ринок взагалі, безвідносно до його конкретних якісних рис, що ідентифікують його як явище особливе, — це *система економічних відносин* у сфері обміну, організованих та діючих на принципах економічної свободи, вільної взаємодії попиту та пропозиції, вільного ціноутворення й конкуренції, що забезпечує рух (переміщення) економічних благ у різних сегментах економічного простору в умовах економічної відособленості учасників, функціонуючих у рамках суспільного поділу праці. Ринковий механізм як спосіб реалізації відносин між суб'єктами господарювання, основними елементами якого є попит, пропозиція, ціна, конкуренція та їх закони, виступає тим "загальним", що забезпечує єдність усіх видів ринків як таких.

Існування **транспортного ринку як явища особливого** пояснюється *специфікою економічних відносин*, відособлення яких в окремий вид здійснюється на основі визначення:

- *умов формування* транспортного ринку;
- *особливостей об'єктів та суб'єктів* цих відносин, тобто *суб'єктно-об'єктною структурою*;
- *функцій*, що виконує даний ринок [31].

Будь-яке суспільне явище у своєму розвитку проходить декілька етапів - формування, становлення, стале функціонування й розширення, основу яких забезпечує наявність певних *умов*. При цьому слід враховувати і те, що транспортний ринок, відображає певний рівень розвитку як виробничих, так і економічних відносин у транспортній сфері, які, в свою чергу, відповідають конкретно-історичним передумовам розвитку суспільно-економічних відносин.

В зв'язку з цим всю сукупність умов, що відображають певні етапи в еволюції транспортного ринку можна розділити на *базисні*, тобто ті, без наявності яких неможливо виникнення процесів його формування та становлення, та ті, що забезпечують подальше ефективне *функціонування й розвиток*.

Процеси *формування та становлення транспортного ринку* відбуваються за наявності наступних *базисних умов*:

- суспільного поділу праці, що зумовлює спеціалізацію транспортного виробництва та визначається порівняльними перевагами або відносно меншою альтернативною вартістю транспортних послуг того або іншого виду, які формують базис галузевої структури транспортного ринку. Отже, *суспільний поділ праці виступає матеріальною основою як транспортного виробництва, так і процесів обміну на ринку*;

- наявність різних потреб та економічних інтересів суб'єктів транспортного ринку, які є рушійною силою будь-якого ринку і реалізуються на паритетних умовах взаємної вигоди. Таким чином, різні *економічні інтереси* як суб'єктів господарювання, так і споживачів транспортних послуг виступають *економічною основою обміну* на транспортному ринку з застосуванням *принципу економічної вигоди як основного критерію оцінки доцільності вступу в ринковий зв'язок* на даному галузевому ринку;

- економічної відокремленості суб'єктів господарювання на транспортному ринку, що зумовлює плюралізмом форм власності. Наявність суб'єктів ринкових відносин на транспортному ринку, що є економічно та юридично незалежними та можуть вступати у рівноправні партнерські відносини з приводу купівлі-продажу транспортних послуг; досягти цього можна за рахунок створення різних власників - державних, приватних, індивідуальних, акціонерних, кооперативних або змішаних. Отже, *плюралізмом форм власності виступає економічною формою обміну* на транспортному ринку;

- забезпечення на транспортному ринку рівності перед законом та однакової захищеності суб'єктів господарювання всіх форм власності – це основний принцип, який забезпечує однакові права для всіх учасників стосовно *створення необхідних чинників для реалізації інтересів суб'єктів ринку*, отримання інформації, забезпечення захисту їх майнових прав тощо;

- наявності конкурентних відносин - конкурентна боротьба між різними суб'єктами підприємницької діяльності, що діють на транспортному ринку передбачає:

по-перше, наявність на даному ринку великої кількості незалежних продавців (тобто транспортних організацій, що надають транспортні послуги), їх покупців (вантажовласник, вантажоотримувач або пасажир) і транспортних посередників, що не дозволяє суттєво впливати на ринкову ситуацію на даному галузевому ринку й відповідно не дозволяє впливати, перш за все, на ціну (тариф) транспортних послуг;

по-друге, конкуренція означає свободу для покупців транспортних послуг і їх продавців виходити на ті чи інші ринки та покидати їх;

по-третє, конкуренція, що надає усім господарюючим суб'єктам можливість вільної підприємницької діяльності, свободи вибору покупців, постачальників, контрагентів, змушує підприємців використовувати найпередовішу техніку й технологію, сприяючи цим зменшенню витрат транспортного виробництва, підвищенню ефективності економіки;

- забезпечення на транспортному ринку процесів вільного ціноутворення як елемента конкуренції та головного механізму регулювальної функції даного галузевого ринку, що сприяє *поєднанню інтересів господарюючих суб'єктів, стимулюючи їх раціонально використовувати елементи транспортного виробництва*;

- наявності повноцінних (стабільних) грошей, тобто тих, що можна використовувати в якості платіжного засобу і які *забезпечують процеси купівлі-продажу транспортних послуг на основі еквівалентного обміну*;

- застосування принципу економічної вигоди як основного критерію доцільності вступу в ринковий зв'язок суб'єктів, що взаємодіють на транспортному ринку. Так, наприклад, основна мета транспортного підприємства - *отримати максимальний прибуток*, який залежить від величини валового доходу й витрат транспортного виробництва, а покупця (вантажовласник, вантажоотримувач або пасажир) - отримати

максимальну сукупну користь (доставка людей і вантажів до пункту призначення у певний час та у визначене місце згідно умов договору) у границях *обмеженого грошового доходу*. Досягти *оптимального поєднання цих діаметрально протилежних прагнень економічних агентів* можливо тільки в умовах транспортного ринку через *механізм цін за умов конкурентної боротьби* всіх учасників економічної діяльності.

Розглянуті вище базисні фактори за своєю сутністю є передумовами становлення ринкових відносин у транспортній сфері, які складаються на даному історичному етапі суспільного розвитку.

Але подальше *ефективне функціонування та розширення транспортного ринку* стає можливим з урахуванням наступних *умов*:

1) *розвитку продуктивних сил*, що забезпечує впровадження нових інноваційних транспортно-технологічних процесів і сприяє підвищенню споживчої вартості транспортних послуг;

2) *єдності транспортного ринку*, яка визначається взаємодією всіх його складових - галузей, підгалузей, підприємств, що формують й уможливають надання транспортних послуг, як комплексного складного процесу; складається з взаємопов'язаних послідовних операцій щодо техніко-технологічного й організаційно-економічного забезпечення просторового переміщення вантажів і пасажирів;

3) *забезпечення пріоритетної ролі на транспортному ринку споживача транспортної послуги*, а не виробника, що сприяє врахуванню та задоволенню потреб споживачів та впливає на підвищення споживчої вартості й якості транспортних послуг;

4) *регулярного характеру обміну* на основі взаємодії попиту на транспортну продукцію, її пропозиції та ринкової ціни (транспортний тариф);

5) *наявності системи досконально відпрацьованого законодавства*, що встановлює «правила гри» на транспортному ринку, перетворює на цивілізовану економічну структуру на базі антимонопольного законодавства, законодавства про власність, про захист споживача, про працю і соціальну захищеність тощо;

6) *повної економічної відповідальності учасників транспортного ринку* за дії, що є результатом розвитку підприємницької свідомості, правової й економічної культури, психології цивілізованої поведінки як виробників-продавців транспортних послуг, так їх покупців;

7) *постійного і жорсткого контролю з боку держави за процесом монополізації* транспортного виробництва (в тих сферах де господарюючи суб'єкти або займають монополічне положення або є суб'єктами природної монополії, наприклад, в сфері надання послуг користування транспортною інфраструктурою на залізничному транспорті) та обігу, неухильне вживання антимонопольних заходів;

8) *здійснення державного регулювання* тих сфер (охорона навколишнього середовища, інвестиційна, соціальна політика тощо), які виходять за межі можливостей окремих навіть найбільш потужних (наприклад, таких як Укрзалізниця) суб'єктів підприємницької діяльності;

9) *наявності високоякісної інформаційно-аналітичної бази* та можливості доступу господарських структур до інформації про стан і кон'юнктуру транспортного ринку;

10) *можливості у суб'єктів господарювання, що діють на транспортному ринку вільного маневрування ресурсами*, тобто мобілізації в необхідний час матеріальних трудових, фінансових та інших ресурсних потоків, що в свою чергу потребує свободи економічної діяльності та вибору ресурсів (чинників виробництва), свободи переливу (комбінації) капіталу, робочої сили, засобів виробництва. Без свободи вибору ресурсів неможлива швидка переорієнтація транспортного виробництва відповідно до змін попиту на транспортні послуги, як цього вимагає ринок;

11) *наявності розвинутої ринкової інфраструктури транспортного ринку*, тобто комплексу галузей, підприємств, установ тощо, які обслуговують галузевий ринок,

і складають його інфраструктуро-забезпечуючу складову - страхові, митні, консалтингові та інші організації;

12) здійснення послідовної інтеграції національної економіки в систему світових господарських зв'язків, що збільшує потенціал розвитку транспортного ринку та забезпечує вихід за рамки національні кордони.

Таким чином, умови ефективного функціонування та розширення транспортного ринку, забезпечують зв'язок і взаємообумовленість транспортного виробництва, процесів обміну та споживання транспортних послуг в національній економіці.

Транспортний ринок має відмінні риси, які зумовлені **суб'єктно-об'єктною структурою**, особливості якої вирізняють його з-поміж інших галузевих ринків. Так, з точки зору аналізу суб'єктно-об'єктної структури - на транспортному ринку, як і на будь-якому іншому, взаємодіють продавець і покупець, між якими виникають взаємовідносини щодо купівлі-продажу особливого товару - транспортної послуги за певною ціною, що складається на основі взаємодії попиту й пропозиції.

Транспортна послуга (ТП) як **об'єкт ринкових відносин** відрізняється від об'єктів ринкових відносин (товарів чи послуг) інших галузевих ринків за наступною системою ознак:

- нематеріальний характер;
- нерозривність процесів виробництва та споживання;
- неможливість накопичення та зберігання;
- унікальність за своїм місцем та роллю в суспільному виробництві;
- особливість засобів виробництва та предметів праці, що притаманні лише господарюючим суб'єктам даного ринку;
- специфічна унікальна технологія виробництва [27].

У зв'язку зі збігом процесів «виробництва та споживання» транспортних послуг варто розглядати їх надання споживачам транспортної продукції одночасно і як її споживання (рис. 2.5.)



Рис.2.5. Взаємозв'язок процесів виробництва й споживання матеріальних і нематеріальних товарів (транспортних послуг)

Транспортна послуга, як і будь-який інший товар, що продається та купується на транспортному ринку має споживчу та мінову вартість. Споживча вартість товару втілена у можливості для споживача транспортних послуг отримати не стільки сам процес просторового переміщення з однієї точки до іншої, скільки його кінцевий результат – доставку людей і вантажів з пункту відправлення до пункту призначення у певний час та у

визначене місце згідно умов договору, і який має для нього споживчу цінність щодо задоволення потреб у такому переміщенні.

Саме тому вимоги до ефективності транспортного ринку стосуються не тільки перевізної діяльності як заключного етапу процесу просторового переміщення вантажів, але й тих складових, що уможливають техніко-технологічні й організаційно-економічні умови такого переміщення, а також забезпечують прискорення процесів їх ринкової реалізації (купівлі-продажу).

Мінова ж вартість товару «транспортна послуга» проявляється через ціну, що набуває форми «транспортного тарифу». Згідно з дією законів ринку, можна стверджувати, що транспортний тариф на транспортні послуги формується під впливом попиту й пропозиції на них на ринку транспортних послуг, а також на основі порівняння аналогічних показників конкуруючих виробників ТП.

Отже, особливості транспортної послуги як специфічного об'єкта купівлі-продажу зумовлені інтегруючим системоутворюючим характером впливу на діяльність всіх суб'єктів цього ринку, що, в свою чергу, визначає *особливості організаційних й економічних відносин*, які виникають між ними в процесі їх практичної реалізації. Так, процес виробництва і одночасного споживання транспортної послуги з точки зору виробників–продавців (транспортна організація, що безпосередньо виконує перевезення) є тим завершальним етапом, який акумулює у собі всю попередню підготовчу та забезпечуючи роботу щодо можливостей надання транспортних послуг як з урахуванням техніко-технологічних умов організації перевезень, так і ринкових умов їх (ТП) реалізації, і яка для споживача є тим транспортним товаром, що задовольняє потреби у просторовому переміщенні вантажів (товарної продукції) або пасажирів. Саме такий інтегруючий системоутворюючий характер транспортної послуги зумовлює особливості як поведінки всіх суб'єктів на транспортного ринку, так і механізму координації їх дій. Отже, товарний ринок і ринок транспортних послуг відрізняються між собою, перш за все, *специфікою транспортних послуг як товару особливого виду*.

Відомо, що наявність *потреби* у перевезеннях виявляється через *попит* на транспортні послуги, які формують вантажовласники, вантажоотримувачи або пасажирів, що, в свою чергу, спонукає їх до *формування пропозиції* цих послуг з боку транспортних підприємств. Тому до основних умов формування транспортного ринку відноситься - існування *самостійних господарюючих суб'єктів*, які мають дозвіл на виконання перевізної роботи та інші види діяльності; забезпечують процес комплексного обслуговування споживачів транспортних послуг і здатні самостійно приймати господарські рішення і вибирати шляхи їх впровадження у господарську практику, формуючи на даному ринку *пропозицію*.

Враховуючи вище наведене, **транспортний ринок** у вузькому розумінні можна розглядати як *систему економічних відносин, що виникають між суб'єктами ринку з приводу забезпечення потреби в доставці вантажів та пасажирів*.

Проте, у більш широкому загальному розумінні, **транспортний ринок** - це *економічний простір*, в якому зустрічаються суб'єкти для задоволення своїх потреб, а також реалізації економічних інтересів, і де досягається урівноваження попиту й пропозицій на транспортні послуги шляхом використання дії цінового механізму та пануючої конкуренції.

Слід зауважити, що терміни «*ринок транспортних послуг*» і «*транспортний ринок*» - різні поняття по своїй суті. У спеціальній літературі до цього часу мають місце методологічні труднощі щодо їх розмежування, оскільки сфера послуг, на думку деяких вчених, характеризується «найбільшою термінологічною нестійкістю»; специфіка останніх визначень пов'язана з такими поняттями – як «*транспортна послуга*» й «*транспортне виробництво*».

Поняття «транспортна послуга» почали застосовувати у вітчизняній економічній літературі лише протягом двох останніх десятиріч. Це було пов'язано з різними

методологічними підходами до розрахунку таких макроекономічних показників як національний дохід та сукупний національний продукт, а також виділенням виробничої і невиробничої сфер. Методологічно транспорт відносився до виробничої сфери (четвертої сфери матеріального виробництва), що, на думку багатьох вчених, не дозволяло результати його діяльності трактувати як послугу.

Взагалі ж термін "послуга" узагальнює такі види праці, які безпосередньо не здійснюють зміни (перетворення) форм матерії і сил природи, але виробляють особливу споживчу вартість, яка виражається у суспільно корисній діяльності самої праці в різних сферах економіки. До послуг віднесено і такі види праці, які здійснюються у матеріальному виробництві, але не упереднюються у відчутному, відособленому продукті праці (наприклад, такі підгалузі економіки, як транспорт або зв'язок).

Транспортна послуга, виступаючи специфічним товаром, формує відповідне ринкове середовище - ринок транспортних послуг (РТП), на якому повинні повністю забезпечуватися інтереси споживачів (вантажовласників, вантажоотримувачів або пасажирів) як стосовно якості рухомого складу, його відповідності категорії вантажу, так і - надійності перевезень за термінами доставки, організації наскрізного експедування, гнучкості та культурі обслуговування, інформаційного забезпечення, а також надання додаткових послуг, що забезпечують транспортування "від дверей до дверей" та інших необхідних споживачеві послуг.

Отже, надання (купівля-продаж) транспортних послуг включає не тільки процес перевезення вантажу, а й цілий комплекс послідовно-скоординованих операцій з урахуванням всіх вимог споживачів щодо просторового переміщення вантажів в межах не тільки національної економіки, а і світового господарства.

Друге поняття, а саме «*транспортний ринок*» значно ширше, і пов'язано з поняттями «*транспортне виробництво*», оскільки включає різноманітну продукцію підприємств у натурально-речовій формі, що уможлиблює процес надання транспортних послуг, тобто за своєю суттю є *виробничо-ресурсною складовою даного ринку* (наприклад, продукція підприємств транспортного машинобудування).

Так, однією з особливостей залізничного транспорту є те, що його побудовано по принципу підприємств з замкнутим циклом виробництва. Мета дотримання цього принципу найбільш повне задоволення різноманітних потреб галузі власними ресурсами. Тому промислові, будівельні та постачальницькі, ремонтні й обслуговуючі основну (перевізну) діяльність підприємства є важливою складовою, без якої залізничний транспорт не зможе ефективно функціонувати; вони реалізують на транспортному ринку свою продукцію, яка за призначенням по відношенню до кінцевого споживача (вантажотримувача або пасажирів) є ресурсо-забезпечуючою (в своїй більшості має техніко-технологічну основу) складовою процесу надання транспортних послуг, тобто тією без якої технологічно здійснити процес перевезення є неможливим. Особливо важливим елементом виробничо-ресурсної складової транспортного ринку виступають шляхи сполучення (транспортні мережі або транспортні комунікації), без яких принципово неможливе функціонування будь-якого виду транспорту.

Ефективному функціонуванню транспортного ринку, динамічній рівновазі та розвитку сприяє також діяльність *інфраструктуро-забезпечуючих суб'єктів* цього ринку, тобто тих, що формують ринкову інфраструктуру даного галузевого ринку і яка виступає каталізатором ринкових процесів. Роль і цільове призначення інфраструктуро-забезпечуючих суб'єктів транспортного ринку полягає у підвищенні оперативності та ефективності роботи основних суб'єктів через спеціалізацію певних видів діяльності. Так, наприклад, розглядаючи процес транспортування вантажів, необхідно виділяти комплекс робіт і послуг, який на практиці не здійснюють ні вантажовласники, ні перевізники. Отже, в процесі транспортування товарів, пересування їх від виробника до споживача на ринку транспортних послуг виникає специфічний вид транспортно-експедиційної діяльності, що виконується підприємствами транспортної експедиції. Крім того, до функцій



інфраструктури транспортного ринку можна віднести: маркетингове, рекламне й інформаційне обслуговування, кредитування (лізинг), страхування ризиків, правове й економічне консультування підприємців і захист їх інтересів у державних та приватних структурах, фінансова підтримка, регулювання руху робочої сили тощо.

Таким чином, інфраструктуро-забезпечуюча складова транспортного ринку створює умови для підвищення ефективності ринково-комерційних зв'язків на даному ринку, що скорочує витрати часу та оптимізує процеси надання транспортних послуг, що в кінцевому рахунку сприяє більш швидкому обороту товарних ресурсів в національній економіці, вдосконаленню ринкового процесу реалізації продуктів праці, поліпшенню матеріально-технічної бази обігу тощо. Отже, сфера діяльності інфраструктури транспортного ринку виходить далеко за його межі; здійснює безпосередній вплив на національне виробництво, дозволяє раціонально використовувати товарні ресурси, більш тісно співпрацювати з іншими підсистемами інфраструктури сфери обігу.

Діяльність з купівлі-продажу (надання) транспортних послуг як особливого товару формує *ринку транспортних послуг*, який є частиною *транспортного ринку* [28]. Таким чином, *транспортний ринок* являє собою інтегроване поєднання ринку транспортних послуг і того сектору транспортного ринку, де відбувається відтворення (виробництво) виробничо-ресурсної складової при сприяючому впливі інфраструктурної складової (рис. 2.6).

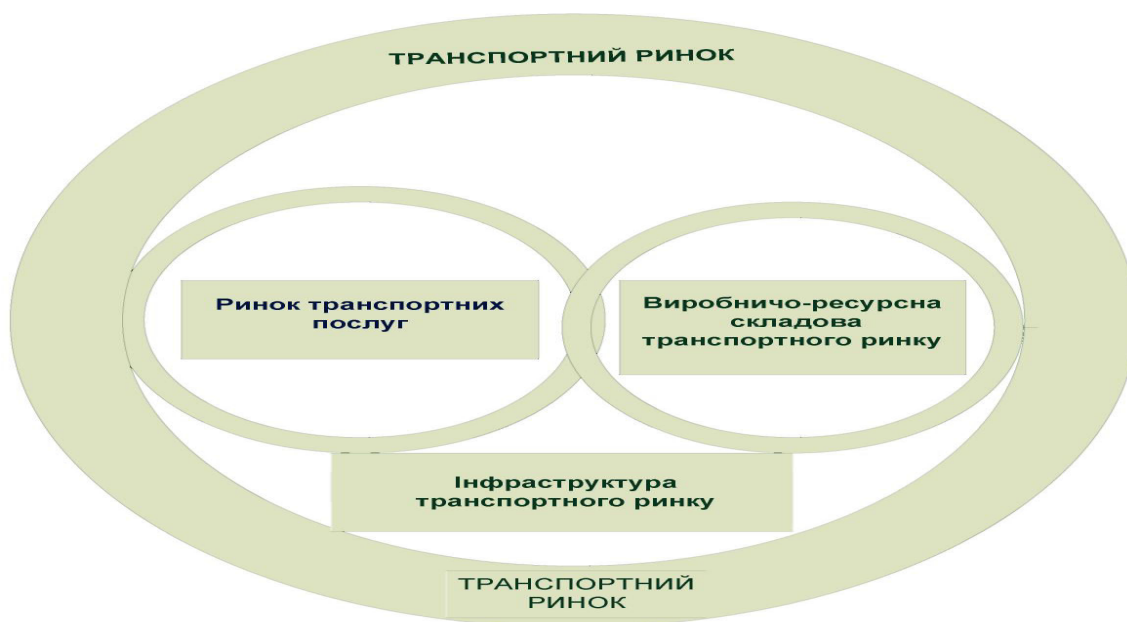


Рис. 2.6. Структура транспортного ринку

Отже, інтегруючий характер *транспортної послуги*, як *товару* зумовлює особливий механізм координації економічних дій суб'єктів транспортного ринку та організаційно визначає форми та способи їх взаємодії.

Перші дві складові транспортного ринку є дуже важливими для виконання перевізної роботи. Однак роль ринку транспортних послуг, як основної складової транспортного ринку, є вкрай важливою; адже завдяки їй забезпечується залучення споживачів та надання широкого спектру додаткових послуг, у тому числі і за логістичною технологією "від дверей до дверей". Структура ринку транспортних послуг,

механізм дії, динаміка показників розвитку залежить саме від переліку тих транспортних послуг, які пропонуються на даному ринку.

Друга складова транспортного ринку - виробничо-ресурсна забезпечує техніко-технологічну можливість їх надання, що також суттєво впливає на якість і ціну транспортної послуги, які є визначальними для споживача.

Сукупність учасників транспортного ринку утворює *суб'єктний склад*, де місце кожного з учасників визначається відповідними функціями, які виконуються в процесі надання (реалізації) транспортної послуги. Склад учасників транспортного ринку представлений *основними та забезпечуючими суб'єктами*.

*Основні суб'єкти* - це учасники, економічні відносини між якими виникають з приводу безпосереднього надання транспортної послуги споживачеві. До цієї категорії, на наш погляд, відносяться:

- 1) суб'єкти господарювання, що безпосередньо здійснюють процес просторового переміщення (транспортні перевізники);
- 2) споживачі (вантажовласники, вантажоотримувачи або пасажири)
- 3) транспортні посередники (наприклад, підприємства транспортної експедиції).

Щодо визначення основних суб'єктів транспортного ринку, то крім суб'єктів господарювання на даному ринку, споживачів послуг і транспортних посередників *до основних* з них можна віднести також *державу*, інтереси якої реалізуються через діяльність уповноважених органів державної влади; а на ринку послуг залізничного транспорту *держава* виступає і в якості основного суб'єкта господарювання.

Досліджуючи галузеву структуру ринку транспортних послуг, тобто його внутрішню структурну організацію *в залежності від виду магістрального транспорту*, можна визначити такі складові:

- ринок послуг залізничного транспорту;
- ринок послуг автомобільного транспорту;
- ринок послуг морського транспорту;
- ринок послуг річкового транспорту;
- ринок послуг авіаційного транспорту;
- ринок послуг трубопровідного транспорту [27].

Місце тих чи інших видів транспорту на ринку транспортних послуг залежить від їхньої універсальності, продуктивності, розміщення комунікацій, рівня технічної оснащеності, провізної і пропускної спроможності тощо.

Проведення сегментації ринку транспортних послуг дає змогу виокремити складові елементи та визначити структуру як комплекс внутрішніх, істотних і стабільних зв'язків та відносин між окремими ринками у межах національної економіки (внутрішнього ринку), світового господарства та окремих регіонів.

Отже, якщо класифікувати даний ринок *у просторовому відношенні* або за *географічним положенням*, то первісним елементом світового ринку транспортних послуг є *внутрішній або місцевий (локальний ринок транспортних послуг)*, який утворює таку форму ринкової транспортно-економічної комунікації, за якої транспортні послуги, що призначені на продаж, надаються покупцю безпосередньо виробником всередині окремих регіонів певної країни (рис 2.7 ).

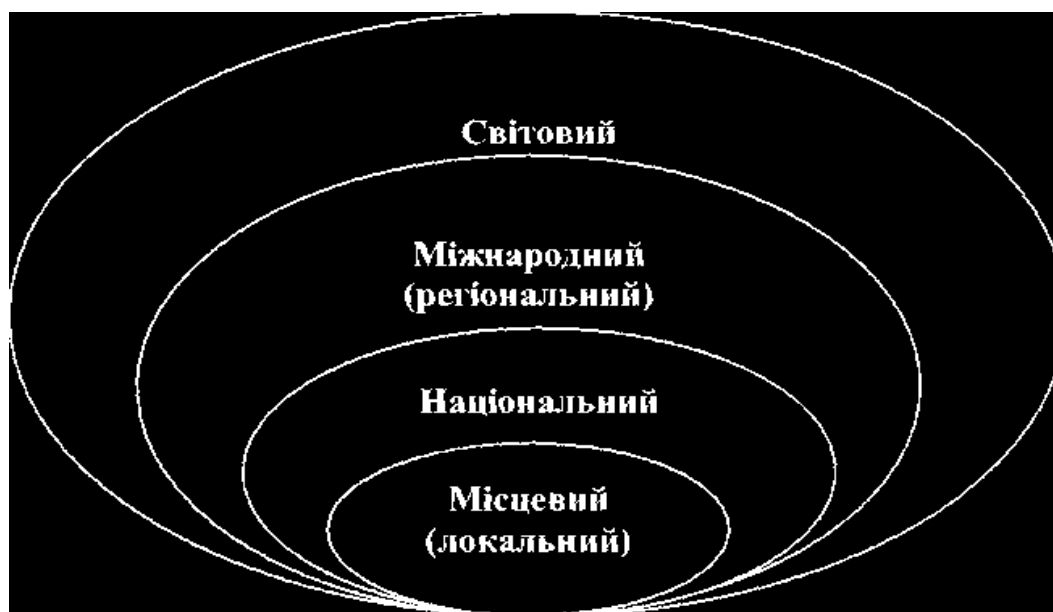


Рис. 2.7. Класифікація ринку транспортних послуг за географічним положенням

Національний ринок транспортних послуг поєднує внутрішню і зовнішню торгівлю такими послугами в межах окремої країни.

Міжнародний (в деяких класифікаціях регіональний) ринок транспортних послуг виділяють для характеристики торгівлі послугами в межах груп країн або регіональних угруповань.

Світовий ринок транспортних послуг є сукупністю національних ринків транспортних послуг, поєднаних між собою світовими господарськими зв'язками на підставі міжнародного поділу праці, спеціалізації, кооперування, інтеграції транспортного виробництва та збуту транспортних послуг [27].

Транспортні послуги можуть належати як до сфери виробничого споживання (послуги вантажного транспорту), так і до сфери особистого споживання (послуги пасажирського транспорту).

На ринку транспортних послуг близько половини вантажообігу та пасажирообігу в країні припадає на залізничний транспорт; до цього значення наближається тільки трубопровідний транспорт при забезпеченні переміщення вантажів, а автомобільний - при перевезенні пасажирів. Така галузева структура транспортного ринку спостерігається тривалий час, що свідчить про рівень розвитку залізничного транспорту та роль у вирішенні соціально-економічних проблем. Але в умовах формування конкурентного середовища на транспортному ринку необхідно враховувати також існуючі тенденції їх розвитку.

У сфері перевезення вантажів, залізничний транспорт займає визначальну позицію; оскільки, враховуючі специфіку трубопровідного транспорту, він не може в повній мірі конкурувати з залізничним. При перевезенні пасажирів спостерігається зростання частки пасажирообігу автомобільного транспорту з 42% (2003 р.) до 49 (2009 р.) і зменшення частки залізничного транспорту з 54,5% (2003 р.) до 42,9 (2007 р.), що свідчить про зростання конкуренції у сфері пасажирських перевезень та послаблення позицій залізничного транспорту (табл. 2.8; табл. 2.9) [187].

Таблиця 2.8

Розподіл вантажообігу за окремими видами транспорту, %

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Види	Роки						

Усі види транспорту, в т. ч.:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
залізничний	49,9	49,8	48,5	50,4	52,9	52,3	51,6
автомобільний	3,1	3,3	4,3	5,3	6,0	7,6	8,9
водний	3,3	3,2	3,5	3,9	3,6	3,1	2,1
трубопровідний	43,6	43,6	43,6	40,3	37,4	36,9	37,3
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Таблиця 2.9

Розподіл пасажирообігу за видами транспорту, %

Види транспорту	Роки						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	2	3	4	5	6	7	8
Усі види Транспорту, в т. ч.:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Продовження в табл. 2.9

1	2	3	4	5	6	7	8
залізничний	54,5	49,5	47,0	45,9	44,8	42,3	42,9
автомобільний	42,0	45,4	47,4	46,6	47,0	49,0	49,0
водний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
авіаційний	3,4	5,0	5,5	7,4	8,0	8,6	8,0

Таким чином, підсумовуючи вище наведене стосовно методологічних підходів дослідження, підкреслимо те, що:

- на транспортному ринку, як і на будь-якому іншому, взаємодіють продавець (суб'єкт господарювання) і покупець (вантажовласник, вантажоотримувач або пасажир), між якими виникають взаємовідносини купівлі-продажу особливого товару (транспортної послуги) за певною ціною, яка склалася на основі попиту та пропозиції;
- товарний ринок і ринок транспортних послуг відрізняються *специфікою транспортних послуг як особливого виду товару*, що зумовлює *особливі економічні відносини*, які виникають на транспортному ринку *між його суб'єктами*;
- на транспортному ринку товаром стає транспортна послуга, що включає як само перевезення вантажу, так і ті операції, що пов'язані з підготовкою до його здійснення, а також операції, що прискорюють ринкову реалізацію, тобто купівлю-продаж транспортних послуг. Отже, **процес надання транспортних послуг** розглядається як діяльність, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень вантажів і пасажирів у міжнародному, транзитному або внутрішньому сполученні; включає операції – здійснення перевезення, технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, а також надання транспортно-експедиційних, митно-складських, підсобно-допоміжних та інших видів послуг, сприяючих ринковій реалізації та необхідних споживачеві щодо задоволення потреби просторового переміщення вантажів або пасажирів.

Таким чином, транспортний ринок виступає інтегративною єдністю всіх складових (як основних, так і забезпечуючих) за системоутворюючої дії процесу надання кінцевому споживачеві транспортної послуги. Кожний із суб'єктів транспортного ринку виконує свою функцію, має свою специфіку та свій механізм реалізації економічних інтересів.

Функціонування транспортного ринку, відбувається за умови взаємодії всіх його суб'єктів. Порушення цього взаємозв'язку стає перешкодою для існування повноцінного транспортного ринку, знижує роль у забезпеченні ефективного функціонування елементів ринкової системи й створенні оптимальних умов для успішного функціонування та розвитку суб'єктів господарювання інших галузей матеріального виробництва.

Таким чином, «**транспортний ринок**» - це *регульована сукупність економічних відносин* між фізичними й юридичними особами — суб'єктами різних типів і форм власності та господарювання в межах окремих країн і світового господарства з приводу організації та купівлі - продажу транспортних послуг, де остаточно визначається їх ціна на основі співвідношення попиту й пропозиції. Це галузевий ринок, який також відображає специфічні техніко-економічні відносини в окремих регіонах, що пов'язані з різними формами суспільного поділу праці (підгалузева специфіка ринку), а також організаційно-економічні відносини - при організації процесу купівлі-продажу транспортних послуг.

Важливе місце транспортного ринку обумовлюється тією роллю, яку відіграють підприємства транспорту, як основні суб'єкти щодо виконання безпосередньої функції свого призначення - транспортування готової продукції зі сфери виробництва в сферу споживання. Проте, ефективність загальнонаціонального виробничого процесу та окремих господарюючих суб'єктів і територіальних угруповань залежить не тільки від результативності діяльності підприємств, що безпосередньо здійснюють транспортно-перевізний процес, але й тих з них, що забезпечують процес їх надання на даному галузевому ринку.

Отже, в умовах транспортного ринку комплексний розвиток всіх суб'єктів виступає основою ефективною взаємодії у більшості сфер національної економіки, забезпечуючи економічні зв'язки між виробниками та споживачами продукції у різних регіонах країни.

#### **2.4. Функції розвитку транспортного ринку в системі економічних зв'язків**

На сучасному етапі розвитку ринкових відносин транспортний ринок виступає як з'єднувальна ланка у системі матеріального виробництва, розподілу та споживання товарів тощо; займає одне з центральних місць в системі ринків національної економіки та впливає на їхній стан, тенденції й темпи розвитку. Наближаючи товари та ресурси до споживачів, транспортні підприємства стають безпосередніми учасниками загальнонаціонального виробничого процесу, від ефективності функціонування яких значною мірою залежить підвищення конкурентоспроможності національної економіки у межах світового господарства.

Таким чином, динаміка *розвитку транспортного ринку* є своєрідним індикатором стану інших галузей матеріального виробництва та економіки країни в цілому.

Поняття «розвиток» достатньо широко використовується у різних галузях філософських, суспільних та економічних наук. Свідченням постійної уваги до проблем розвитку в економічній науці є різноманіття тлумачень цього терміну. Відсутність єдиного визначення категорії економічного розвитку приводить до необхідності спиратися на філософське тлумачення. Сучасна діалектика визначає цю категорію як *процес зміни об'єкту* шляхом породження власних станів під впливом умов буття.

Множину авторських визначень з приводу сутності та мети «розвитку» умовно можна поділити на чотири групи:

перша - основна увага приділяється процесу ціле визначення; при цьому зміни не є обов'язковою умовою або основним елементом використання розвитку в більш широких напрямках функціонування системи;

друга - розглядає розвиток економіки як безініціативний процес пристосування системи до змін у навколишньому середовищі;

третя - джерело змін знаходиться у суперечностях, закладених у економічній системі;

четверта - ототожнює розвиток як із прогресом або ускладненням економічної системи, так і з конкретною формою — еволюцією.

Проте, проблематика розвитку в спеціальній літературі не розглядалася стосовно певного ринку як складної системи економічних відносин. Базуючись на існуючих розробках із питань теорії розвитку макро- та мікроекономічних систем, **розвиток транспортного ринку** можливо визначити як процес перманентної та незворотної зміни (удосконалення) його складових та підсистем, що має суттєвий характер і позитивні наслідки для виконання покладених на нього функцій.

Відомо, що провідна роль транспортного ринку визначається основними функціями. Окрім, *головної*, тобто функції безпосереднього призначення - **реалізації (надання) необхідно-потрібних якісних транспортних послуг кінцевому споживачеві** (вантажовласнику, вантажоотримувачу або пасажиру), розвиток даного галузевого ринку характеризується виконанням найбільш важливих *організаційно-економічних функцій*.

До числа *організаційних* можна віднести такі функції як - посередницька, інформаційна та інтегруюча.

**Посередницька функція** транспортного ринку має двозначний зміст. Транспортний ринок, з одного боку, встановлює зв'язок між виробниками транспортної продукції (транспортними підприємствами) та її споживачами, тобто в системі «транспортування - споживання», що дозволяє знайти їм найбільш оптимальні варіанти вибору господарських зв'язків на даному галузевому ринку.

З другого боку, саме на транспортному ринку реалізується посередницька роль транспорту, який зв'язує в єдине ціле всі галузі суспільного виробництва, продовжуючи виробничий процес у сфері обігу, доставляє продукцію інших галузей до місця її споживання, тобто у системі «виробництво - транспортування - споживання».

**Інформаційна функція** реалізується, перш за все, через механізм встановлення ціни (транспортний тариф) на транспортні послуги, який забезпечує процес інформування як виробників (транспортні підприємства), так і споживачів (вантажовласників, вантажоотримувачів або пасажирів) про те, які саме послуги необхідно надавати й купувати, а які — ні, в яких обсягах треба пропонувати. Отже, ринок подає інформаційно-комунікаційні сигнали про стан транспортного виробництва і попит на послуги завдяки цінам, що дає можливість здійснювати оперативний вплив.

**Інтегруюча функція** транспортного ринку також має двозначний зміст і пов'язана з основним призначенням транспорту. *По-перше*, внутрішній, коли транспортний ринок ніби «зшиває» економіку в одне ціле, розвиває систему галузевих та регіональних зв'язків у країні. *По-друге*, зовнішній, - коли діяльність суб'єктів транспортного ринку сприяє просуванню товарів інших галузей на нові світові ринки, тобто забезпечує реалізацію транзитного потенціалу країни. Таким чином, транспортний ринок опосередковано впливає на експортне виробництво та безпосередньо на розвиток зовнішньоекономічних зв'язків.

До *економічних* можна віднести наступні функції: регулююча, ціноутворення, стимулююча, розподільча, реалізації економічних інтересів, контролююча, алокаційна, санації та інші.

**Регулююча функція** транспортного ринку пов'язана з його впливом на всі сфери господарської діяльності суб'єктів даного ринку, насамперед на виробництво транспортної продукції. Постійні коливання цін на транспортну продукцію виступають своєрідним регулятором ринку, спонукаючи при їх зростанні розширювати транспортне виробництво, а при зниженні цін – скорочувати та знижувати витрати, покращувати якість транспортних продукції (послуг). В результаті таких коливань досягається відповідність між обсягами транспортного виробництва та суспільними потребами розвитку, формуються необхідні економічні пропорції. Отже, у даному випадку в умовах

транспортного ринку регулюються економічні процеси, визначаються пропорції та напрями розподілу економічних ресурсів на мікро- та макрорівні за рахунок розширення або звуження попиту й пропозиції транспортних послуг.

В той же час, визнаючи важливість цієї функції транспортного ринку, треба враховувати, що його саморегулюючий механізм не в змозі самостійно регулювати абсолютно всі економічні процеси. Тому часткове виконання цієї функції відбувається шляхом втручання держави та виробників транспортних послуг. Так, з боку держави регулюючими важелями виступають податки, кредити та інші інструменти організаційно-економічного впливу, а також система державних замовлень, законодавчі програми тощо. До недержавних методів регулювання транспортного ринку належать різні угоди між виробниками транспортних послуг, наприклад, про ціни (тарифи), квоти, терміни тощо.

**Функція ціноутворення** полягає у формуванні транспортних тарифів на послуги шляхом визначення їх вартості через співвідношення попиту й пропозиції. Процес *формування ринкових цін* на транспортному ринку виступає як унікальний *спосіб комунікації господарюючих суб'єктів*, надання інформації про доступність транспортних послуг, рівень витрат на їх виробництво тощо.

**Стимулююча функція** транспортного ринку сприяє заохоченню виробників транспортної продукції використовувати економічні, організаційні та науково-технічні чинники для удосконалення транспортного виробництва, підвищення якості та конкурентоспроможності транспортної продукції. Тобто за допомогою механізму встановлення цін стимулюються ті виробники транспортних послуг, які найбільш раціонально використовують свої виробничі потужності та ринкові можливості для одержання найкращого кінцевого результату, впроваджуючи різного роду інновації, передову техніку та прогресивні технології тощо, що приводять до зниження витрат нижче суспільно необхідних, а також сприяють більш повному задоволенню потреб споживачів.

Зі стимулюючою функцією пов'язана **розподільча функція**, яку виконує транспортний ринок. У конкурентному середовищі ціна й обсяг успішної реалізації транспортних послуг диференціюють доходи виробників, що створює умови нагромадження капіталу та подальшого розквіту тих суб'єктів господарювання, хто є найбільш ринково-ефективним, а для інших - постає питання про можливість подальшого існування. Це також зумовлює та посилює процес соціального розшарування суспільства за доходами.

**Функція реалізації економічних інтересів** - здійснюється шляхом ринкового обміну, де відбувається оцінка та зведення інтересів виробників транспортних послуг та їх споживачів; взаємозв'язок інтересів базується на принципі матеріальної зацікавленості, що, в свою чергу, передбачає обмін споживчими вартостями на еквівалентній основі.

**Контролююча функція** транспортного ринку базується на в тому, що в процесі обміну ринок виконує роль головного контролера кінцевих результатів транспортного виробництва; визначається, в якій мірі кількість й якість вироблених транспортних послуг відповідає потребам її споживачів; таким чином, вирішується доля кожного транспортного продукту - буде на нього попит чи ні, за якою ціною тощо.

**Алокаційна функція.** На транспортному ринку забезпечується виробництво оптимальної комбінації транспортних послуг за допомогою найефективнішої комбінації різних видів ресурсів. Ефективною є така їх комбінація, за якої транспортні послуги виробляються з мінімальними альтернативними витратами.

**Функція посилення конкуренції** – з подальшим поглибленням поділу праці на транспортному ринку, а також шляхом економічної віокремленості виробників транспортних послуг, посилюється і конкуренція як в межах країни, так і світової економіки. Отже, в умовах транспортного ринку стимулюється конкурентна поведінка суб'єктів господарювання, забезпечується прийняття більш ефективних ринкових рішень,

що сприяє встановленню певного порядку, який гарантується виробництвом в обмеженій кількості різного роду ресурсів для надання якісних транспортних послуг.

**Функція санації.** Через механізм конкуренції очищається економічне середовище від неконкурентоспроможних господарюючих суб'єктів, що діють на транспортному ринку, в результаті чого підтримуються найбільш ефективні з них. Цей ринковий механізм санації економічного простору деперсоніфікований, а тому не може бути упередженим і несправедливим. Таке оздоровлення веде до диференціації виробників-конкурентів, що в подальшому сприяє підвищенню споживчої якості та конкурентоспроможності транспортних послуг.

В процесі виконання зазначених організаційних й економічних функцій виконується багатоплановий обсяг діяльності, а саме:

а) встановлюються економічно обґрунтовані, еквівалентні зв'язки між споживачами транспортних послуг та їх виробниками, між обсягом і структурою їх виробництва, а також потребами у транспортному забезпеченні економічних зв'язків різних сфер і галузей національної економіки;

б) здійснюється кінцеве визнання суспільного значення транспортних послуг, а також витрат праці, що були понесені в процесі їх виробництва;

в) формуються раціональні пропозиції як між окремими транспортними галузями, так й іншими сферами суспільного виробництва, тобто на макроекономічному рівні;

г) здійснюється значний вплив (за умов ефективної конкуренції) на формування витрат транспортного виробництва та обігу у напрямку їх зниження;

д) подається інформація про діяльність усіх господарюючих суб'єктів, що взаємодіють на транспортному ринку та окремих галузей (особливо тих, де транспортна складова у кінцевому продукті є значною).

В умовах сучасного господарювання найважливішими ознаками транспортного ринку є:

- системність, тобто являє собою сукупність взаємопов'язаних складових як основних, так і забезпечуючих, що уможливають процес надання транспортних послуг (тобто, по перше, підприємства, що забезпечують техніко-технологічну базу процесу перевезень, організаційні структури технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів тощо, по друге,- рекламні, консалтингові, логістичні структури, страхові та інші організації, що прискорюють основний процес), структурованістю (складна суб'єктна, галузева й інституційна структури) та базовими умовами формування, а також умовами, що забезпечують ефективне функціонування та розширення;

- спрямованість на задоволення комплексу як особистих потреб людини щодо здійснення різноцільових подорожей, так і потреб національної економіки для забезпечення транспортно-економічних зв'язків між виробниками та споживачами продукції різних регіонів;

- просторово-територіальні та часові межі (кількість і склад учасників ринку, його матеріально-речова структура тощо).

Розвиток транспортного ринку, як складної відкритої системи, відбувається в певному зовнішньому середовищі, що включає:

- 1) політико - правове - регулює правові взаємовідносини всіх суб'єктів в цілому, а також окремих сферах, галузях, ринках; характеризується ступенем втручання держави в економічні процеси, наявністю дієвих юридичних норм економічної діяльності, політико-правовою і соціальною стабільністю у суспільстві тощо;

- 2) інституціональне - характеризується ступенем розвиненості загальної ринкової інфраструктури, яка обслуговує увесь обсяг ринкових відносин в країні, до якої відносяться сукупність установ й організацій, що входять до складу організаційно-технічної, фінансово-кредитної та організаційно-дослідної інфраструктур; це сприяє формуванню та розвитку спеціалізованої інфраструктури транспортного ринку, тобто тих



суб'єктів, що прискорюють процес надання (купівлі-продажу) ТП, а саме: транспортно-експедиторські фірми, страхові компанії, логістичні структури, банки, біржі цінних паперів, служби зайнятості, інформаційні центри, рекламні агентства, служби безготівкових розрахунків та ін.;

3) *техніко-технологічне середовище* – відображає стан науково-технічному прогресу в економіці, який, в свою чергу, впливає на технічні та технологічні чинники транспортного виробництва, що зумовлює появу нових інноваційних і більш якісних транспортних продуктів. При цьому, технічні й технологічні чинники тісно пов'язані між собою. По-перше, технологія - це спосіб поєднання економічних ресурсів у процесі виробництва: природних, технічних і трудових. Рівень розвитку техніки визначає можливу технологію, використання якої є найбільш прийнятним. По-друге, технологія може формувати вимоги до якості необхідних ресурсів і стимулювати створення й використання більш прогресивного обладнання. Взаємний вплив технічних і технологічних чинників спричинений *науково-технічним прогресом*, досягнення якого проявляється передусім через: розробку та впровадження нових ефективних транспортних засобів, подолання вузьких місць у транспортній мережі, реконструкцію й розвиток основних транспортних магістралей і транспортних вузлів, укрупнення транспортних потоків за рахунок прогресу транспортних засобів, що дозволяє збільшувати потужність і вантажонапруженість, структурні зміни, пов'язані з останніми досягненнями науково-технічного прогресу на транспорті, усунення нераціональних перевезень, які завантажують мережу і збільшують загальні транспортні витрати тощо;

4) *економічне* - визначається дією загальноекономічних факторів, до яких слід віднести, перш за все, економічну політику держави, яка включає бюджетно-податкову, грошово-кредитну, соціальну та зовнішньоекономічну політику; впливає на діяльність всіх господарюючих суб'єктів економіки, рівень отриманих прибутків, можливості інвестування в подальший розвиток тощо. Окрім цього, можливості розвитку транспортного ринку, особливо в частині нарощування транзитного потенціалу, також обумовлені виходом транспортних підприємств на міжнародний та світовий ринок транспортних послуг і залежать значною мірою від тих змін економічного характеру, які відбуваються у світовій економіці, а саме:

- зростання інтернаціоналізації виробництва та інтеграційних процесів, глобалізація світового господарства;
- глибокі структурні зсуви як у світовій економіці, так і в економіках окремих країн;
- активний розвиток всіх форм міжнародних економічних відносин (міжнародної торгівлі, міграційних процесів-руху робочої сили, міжнародного обміну технологіями тощо);
- наявність і необхідність розв'язання глобальних проблем, таких як енергетична, продовольча, екологічна тощо.

Крім того, економічне середовище обумовлює обсяги тих грошових коштів, що витрачаються в економіці на придбання різних товарів і послуг, а отже, впливає на можливості отримання доходів як підприємств, так і споживачів, які можуть виступати відповідно в якості вантажовласників або пасажирів; наявність вільних робочих місць, доступність інвестиційних, кредитних ресурсів та розмір плати за них;

5) *природне*, що визначає наявність сировини, енергії, водних та земельних ресурсів, кліматичні умови тощо;

6) *соціально-культурне та демографічне* - обумовлює зростання (зменшення) освітнього рівня споживачів, збільшення (скорочення) чисельності населення, зміни в складі сім'ї та ін., що також впливає на мотиви, частоту та напрями подорожей;

Всі складові зовнішнього середовища, які характеризують дію політичних, правових, загальноекономічних, техніко-технологічних і соціальних факторів є екзогенними відносно до об'єкта дослідження; не можуть підлягати ні впливу, ні корекції

з боку транспортного ринку, але здійснюють значний вплив на процеси його функціонування та подальшого розвитку. Так, наприклад, зміна загальнополітичної ситуації може вплинути на тенденції розвитку економічної взаємодії між державами, що позначається на розвитку торговельних відносин та обсягах товарообмінних операцій між суб'єктами господарювання різних країн, що, в свою чергу, впливає на обсяги перевізної роботи підприємств транспорту, які є основними суб'єктами транспортного ринку, так і на уявлення про подальший його розвиток.

Основні чинники як зовнішнього, так і внутрішнього середовища обумовлюють існуючий стан (рівень) розвитку та ефективність реалізації основних функцій транспортного ринку. Отже, *розвиток* такого ринку це також процес удосконалення складових, що проявляється у формуванні нового якісного стану внутрішнього середовища в умовах швидкозмінного зовнішнього, і який сприяє ефективності реалізації основних функцій. При цьому, визначальним елементом та «двигуном» розвитку транспортного ринку виступає механізму конкуренції.

В основу такого розвитку повинні бути покладені не випадкові підходи, а принципи сучасної парадигми управління, що походять із самої сутності транспортного ринку, його взаємодії з оточуючим середовищем; такі принципи об'єктивно зумовлені та мають необхідний характер. Узагальнюючи наукові напрацювання та враховуючи специфіку досліджуваного об'єкта, основними методологічними принципами розвитку транспортного ринку, на нашу думку, є наступні.

Оскільки, розвиток транспортного ринку являє собою складний і багатоаспектний процес, то зусилля сторін (суб'єктів ринку) у цьому напрямку тільки тоді будуть ефективні, коли будуть мати наукову основу. Отже, засадничим принципом розвитку транспортного ринку, насамперед, має стати **принцип науковості**, що передбачає врахування всіх надбань світової та вітчизняної економічної й транспортної науки з метою їх більш повного використання для адаптації до практичної діяльності.

Наукова обґрунтованість методологічних засад та конкретного методичного інструментарію управління розвитком транспортного ринку неможлива без урахування вимог об'єктивних економічних законів, реалій сучасного політичного та соціально-економічного життя суспільства, геополітичного становища країни, глобалізаційних й інтеграційних закономірностей і тенденцій, що відбуваються у світовій економіці тощо. Саме через активізацію науки в галузі економіки транспорту, а також завдяки тісній співпраці держави, бізнесу та науковців повинно відбуватися формування концепції, відповідної стратегії розвитку транспортного ринку щодо вироблення адекватної програми дій у напрямі підвищення його ефективності у відповідності до завдань зміцнення конкурентоспроможності національної економіки. Наукова обґрунтованість моделі розвитку транспортного ринку передбачає багатоваріантне прогнозування попиту й пропозиції на транспортні послуги з подальшим оцінюванням розроблених варіантів; важливим є використання імітаційного моделювання ефективності застосування окремих інструментів і форм державного регулювання розвитку.

Підвищення ефективності функціонування та розвитку транспортного ринку можливо за умов дотримання **принципу системності**, тобто коли всі складові (елементи, функції та завдання) розглядаються як взаємопов'язані частки єдиного цілого. Розвиток транспортного ринку, охоплюючи різні об'єкти, повинен спиратися на системні засади у вирішенні всіх проблем і завдань.

Розуміння транспортного ринку як складної відкритої соціально-економічної системи, яка активно взаємодіє з факторами зовнішнього середовища, здатної до самоорганізації, може бути відображено в **принципі ринкової саморегуляції**, як основи подальшого розвитку. Отже, транспортний ринок має свій механізм функціонування, який спрямований на забезпечення рівноважного стану шляхом саморегуляції, тобто автоматичного впливу ринкового механізму взаємодії попиту й пропозиції, конкуренції на

формування оптимальної величини транспортних тарифів, обсягу транспортного виробництва тощо.

Проте, ринкова саморегуляція транспортного ринку в умовах зростання обсягів і рівня економіки, посилення низки протиріч між виробниками транспортних послуг і споживачами, монополістичних тенденцій та глобалізаційних викликів не в змозі забезпечити ефективний і стабільний розвиток та формування раціональних соціально-економічних пропозицій. Ринкова саморегуляція транспортного ринку повинна доповнюватися системою певних дій та важелів впливу з боку держави.

Тому в сучасних умовах господарювання підвищується важливість дотримання **принципу оптимізації форм та методів державного впливу** на розвиток транспортного ринку для досягнення відповідних кількісних і якісних параметрів розвитку. Важливим засобом подолання стихійних сил ринку й одним з ведучих елементів сучасного ринкового господарства стає, перш за все, економічна діяльність держави. Держава регулює попит і пропозицію - цю основу ринку, не порушуючи самої природи і механізмів на мікрорівні (підприємство), створює механізм регулювання ринку на макрорівні. Існують об'єктивні причини втручання державних органів влади в процеси саморегуляції ринків в цілому, і транспортного зокрема. Вони пов'язані із необхідністю корегування помилок, згладжувати негативні наслідки ринкових процесів, стимулювати економічне зростання та стабільність, створювати умови для вільної конкуренції і боротьби з монополізмом, забезпечувати справедливий обмін і перерозподіл за допомогою податків доходів між певними групами населення, захисту національних інтересів держави та ін.

Державне регулювання транспортного ринку передбачає створення економіко-правової й організаційної основи, яка забезпечує правовий захист і розвиток підприємництва та конкуренції в транспортній сфері, правовий захист і розвиток усіх форм власності, рівноправні умови функціонування всіх учасників ринку транспортних послуг, у тому числі прав споживачів, також можливість їх активного впливу на споживчі характеристики та якість транспортних послуг. Крім того, за рахунок розвитку підприємництва та сумлінної конкуренції як одного з основних факторів скорочення витрат і підвищення якості транспортного обслуговування, держава всебічно сприяє розширенню ринків транспортних послуг, створює умови, за яких кожний споживач зможе вільно користуватися найбільш прийнятним видом і формою транспортного обслуговування клієнтури.

Вищенаведене обумовлює доцільність посилення та систематизації *впливу держави* на основні кількісні й якісні параметри цього галузевого ринку шляхом розроблення та впровадження *механізму ефективного управління розвитком*. Базуючись на загальній теорії менеджменту, управління є більш широким та глибоким поняттям, ніж регулювання, яке прийнято розглядали лише як одну із функцій управління.

Сутність **принципу управління розвитком транспортного ринку** полягає в створенні таких правових, організаційних, фінансово-економічних, інституціональних та інших умов функціонування, які в комплексі здатні забезпечити необхідний напрям, швидкість, пропорційність та збалансованість змін всіх складових, а також ефективне виконання функцій і завдань відповідно до стратегічної мети розвитку транспортного ринку та пріоритетів розбудови української економіки.

**Принцип врахування національних цілей та загальнодержавних інтересів.** Місія та стратегічна мета зусиль щодо розвитку транспортного ринку повинні випливати зі стратегічних пріоритетів, окреслених у Концептуальних засадах стратегії економічного та соціального розвитку країни, тобто забезпечення сталого економічного зростання економіки України, утвердження інноваційної моделі розвитку, соціальної орієнтація економічної політики. Крім того, дотримання національних інтересів ґрунтується на Концепції (основах державної політики) національної безпеки України. Без дотримання цього принципу реалізація будь-яких заходів щодо розвитку транспортного ринку та підвищення конкурентоспроможності стає неможливою. Неналежне врахування

національних інтересів при здійсненні господарської діяльності суб'єктами транспортного ринку завдає значних збитків конкурентоспроможності національної економіки і може мати катастрофічні наслідки у недалекому майбутньому.

Дотримання **принципу цілеспрямованості** дозволяє в системі цілей розвитку транспортного ринку виділити найбільш пріоритетні, відповідно до цього окреслити основні задачі, систематизувати їх задля успішного розв'язання та досягнення певних ефектів. Наявність мети (цілеспрямованості) конкретизує призначення транспортного ринку і є стимулом, який визначає напрямок і характер як процесу функціонування, так і визначає потенційні можливості розвитку, темпи та обсяги використання всіх видів ресурсів.

**Принцип виокремлення домінантних сфер розвитку** транспортного ринку є похідною принципу цілеспрямованості; дозволяє ідентифікувати пріоритети, які окремо один від одного або в комплексі забезпечують поступовий розвиток. Такими сферами визначаються не тільки різні сегменти транспортного ринку в залежності від виду магістрального транспорту, а й сфери, що пов'язані з управлінням процесом формування попиту на транспортні послуги; пропозицією послуг; конкуренцією на транспортному ринку; розвитком ринково-забезпечуючої інфраструктури даного галузевого ринку. Загальні цілі та завдання розвитку повинні бути деталізовані за кожною сферою транспортної діяльності.

**Принцип урахування існуючого стану розвитку транспортного ринку**, який є узагальнюючою оцінкою реалізованих можливостей та наявних ресурсів суб'єктів ринку, конкурентної позиції, рівня потенціалу розвитку. Розроблення перспективної моделі розвитку повинно базуватися на існуючих реаліях стану внутрішнього середовища та досягнутих результатах, зокрема, враховувати успішність моделі розвитку, яка реалізовувалася попередньо.

**Принцип урахування стану зовнішнього середовища транспортного ринку** - під час формування стратегії розвитку транспортного ринку на майбутній період, перш за все, повинні враховуватися в комплексі нові можливості, що надаються зовнішнім середовищем. Економічний розвиток супроводжується і, частково продукується розвитком суб'єктів даного галузевого ринку, включаючи державу як основного суб'єкта ринкових відносин, їх діяльністю, а точки біфуркації («стрибків») супроводжуються різкими змінами в сфері мотивації, спеціалізації та способів узгодження інтересів.

**Принцип узгодженості інтересів** передбачає чіткість спільних дій усіх суб'єктів транспортного ринку в межах правового поля (в рамках визначеної стратегії розвитку ринку), програмних засад задля задоволення потреб економіки та населення у транспортних послугах. При цьому важливим є завдання не тільки стосовно забезпечення узгодженості протилежних за спрямованістю економічних інтересів виробників-продавців послуг і споживачів, а й баланс інтересів між економічною ефективністю та соціальною справедливістю, що складає основу стабільного функціонування ринку з забезпеченням можливості подальшого розвитку.

**Принцип забезпечення гнучкості розвитку** обумовлює необхідність урахування значної динамічності потреб економіки та населення у транспортних послугах, високої змінюваності зовнішнього середовища галузевого ринку. Все це вимагає гнучкості, тобто здатності до швидкої адаптації розробленої стратегії/моделі розвитку до змін у зовнішньому чи внутрішньому оточенні.

Останнє зумовлює врахування **принципу закономірної пропорційності розвитку**. Транспортний ринок є з'єднувальною ланкою в суспільній системі «виробництво – транспортування - споживання»; тому всі соціально-економічні зміни, що відбуваються в інших вантажоутворюючих та вантажоспоживаючих галузях певним чином відображаються на ефективності функціонування. Цей принцип складає основу розвитку ринку транспортних послуг, для якого характерним є те, що вантажообіг змінюється

пропорційно динаміці й структурі змін обсягів промислового виробництва та сільського господарства, а також залежить від платоспроможності як підприємств, так і населення.

**Забезпечення інноваційності розвитку транспортного ринку**, який передбачає: активний пошук нових ідей, реалізація яких сприяла б належному розвитку попиту й пропозиції; покращенню кон'юнктури транспортного ринку; формування ринкової інфраструктури та розвиток транспортної; запровадження інноваційних форм і методів задоволення попиту на транспортні послуги, впровадження нової техніки та сучасних логістичних технологій організації перевезень тощо. Потрібні суттєві інновації, спрямовані на підвищення ефективності й якості доставки, надання більшої зручності та комфортності споживачів послуг, скорочення втрат часу та зусиль на задоволення споживчих потреб. Саме такий підхід у процесі управління розвитком забезпечує не еволюційний (поступовий), а революційний розвиток, надання принципово нової якості як розвитку ринку в цілому, так і його окремим елементам (складовим).

**Принцип комплексності** щодо розвитку транспортного ринку потребує урахування усієї системи факторів, що обумовлюють стан і тенденції його розвитку.

**Принцип інформатизації** полягає в оптимізації інформаційного забезпечення суб'єктів транспортного ринку; створення розвинутої інформаційної інфраструктури такого ринку, основним елементом якої є система інформаційно-аналітичних центрів, що дозволяють знизити рівень невизначеності зовнішнього середовища, комерційного ризику господарюючих суб'єктів, а також повисити рівень інформаційної забезпеченості споживачів транспортних послуг, що буде сприяти розвитку економіки регіонів і країни в цілому.

**Принцип ефективності** складає основу будь-якого розвитку - передбачає впровадження суворого контролю за продуктивністю роботи всіх суб'єктів транспортного ринку, насамперед, через непрямі ринкові важелі: конкуренцію; запобігання монопольній поведінці; стимулювання ділової активності тощо; у суспільно важливих сферах (природно-монопольному секторі транспортного ринку) необхідно використовувати прямі механізми. Але вимоги до ефективності транспортного ринку відносяться не тільки до процесу реалізації-надання транспортних послуг як кінцевого результату транспортної діяльності, але й безпосередньо до виробничого процесу транспортних підприємств, що є неможливим без впровадження інновацій і вливання інвестицій.

**Принцип саморозвитку** передбачає новий стан об'єкта, зміну за рахунок дії внутрішніх факторів. З філософської точки зору, процес саморозвитку проявляється в кількісних і якісних (прогресивних) змінах у часі та просторі; в дії діалектичного закону взаємного переходу кількісних змін у якісні.

При цьому результатом таких змін є збільшення обсягів перевезень вантажів і пасажирів, супроводжуваних послуг, зростання продуктивності праці транспортних організацій, прогресивна зміна її характеру тощо. Ці зміни впливають на результативність діяльності основних суб'єктів транспортного ринку - транспортних підприємств, що сприяє підвищенню якості транспортних послуг і задоволенню потреб споживачів і що, в кінцевому рахунку, впливає на загальний розвиток.

Таким чином, зростаюча роль транспортного ринку в організації транспортно-економічних зв'язків між виробниками та споживачами продукції різних регіонів країни, а також необхідність досягнення оптимальних пропорцій у структурі обміну і відтворювальних процесах вимагають чіткої організації, ефективної взаємодії та збалансованості змін всіх складових, а також ефективного виконання покладених функцій.

При цьому, можна стверджувати, що за умов ефективного виконання ринком своїх функцій, а також всебічного врахування принципів розвитку досягається значний позитивний соціально-економічний ефект у процесі забезпечення транспортних зв'язків, що формуються в ринковій економіці країни.

## 2.5. Профільні підприємства з монопольним положенням на ринку

Ринкові умови господарювання обумовлюють необхідність поглибленого вивчення та удосконалення економічної діяльності всіх галузей національної економіки. Особлива увага повинна бути спрямована на формування ринку продукції підприємств-виробників і дослідження поведінки суб'єктів господарювання на рівні окремих галузей і регіонів.

У вітчизняній науковій літературі існуючий рівень розробки означених проблем є недостатнім. Зокрема, відсутні системні дослідження, які б відображали особливості формування ринку продукції окремої галузі, закономірності функціонування таких ринків, підприємств-виробників в рамках окремої галузі. Сьогодні особливих досліджень потребують ринки, на яких домінує незначна кількість великих підприємств, що суттєво впливає на ринкові параметри та визначає рівень економічного розвитку як регіонів, так і держави. Концентрація виробництва в ключових сферах економіки, диференціація товарів дозволяють зосередити увагу на промисловості. Серед провідних галузей промисловості в Україні вирізняється машинобудування і, зокрема, транспортне.

На наш погляд, основними теоретико-практичними проблемами формування ринку продукції транспортного машинобудування є визначення:

- сутності ринку диференційованої продукції транспортного машинобудування;
- меж ринку;
- ступеня монополізації ринку та форм державного втручання;
- факторів, що визначають розмір підприємства;
- ключового елемента ринкової структури;
- спроможності існуючих підприємств запобігти вхід в галузь нових фірм або витіснити їх частину, що є на ринку;
- здатності фірм впливати на структуру ринку, а, отже - на прибуток і становище на ринку і т. ін.

*Сутність ринку продукції транспортного машинобудування в світі диференційованих товарів.* В економічній літературі присутні найрізноманітніші тлумачення ринку від лаконічних до детальних з переліком основних функцій, напрямів діяльності тощо.

Визначення певного ринку пов'язано з метою та методологією дослідження. Ринок можна розглядати з вузької та широкої точки зору.

З вузької точки зору, ринок це місце, де здійснюється акт купівлі-продажу. Таке сприйняття ринку виникло ще в давні часи, коли купівля-продаж відбувалась в спеціально відведених місцях під відкритим небом (базари, торгові ряди, лавки тощо), тобто тут пов'язувались поняття «торгівля» й «ринок». Але ці поняття не можна ототожнювати. Торгівлю можна розглядати двояко: як галузь господарського комплексу – сукупність споріднених підприємств, що здійснюють організацію товароруху та процесів купівлі-продажу або як один з процесів, що відбувається на ринку.

Ринок можна розглядати і як сферу обміну «товарів на гроші» та «гроші на товари», як форму зв'язку між відгалуженими товаровиробниками. Означене сприйняття „ринку” безумовно ширше. Проте, коли мова йде про ринок як сферу обміну, необхідно зважати, що обміну товарів передують суспільна оцінка, яка знаходить своє відображення в ціні. Згідно з цим ринок можна розглядати як механізм, через який встановлюється (досягається) рівновага попиту та пропозиції.

На ринку, відбуваються операції з передачі прав власності на певний об'єкт, яким може виступати як виготовлена продукція (товари), роботи та послуги, так і суб'єкти господарювання. Таким чином, ринок можна розглядати і як механізм передачі прав власності.

З широкої точки зору, ринок є системою товарно-грошових відносин з механізмом вільного регулювання, з вільним підприємництвом на основі *економічної самостійності, рівноправ'я і конкуренції* суб'єктів господарювання за споживача (кліентуру ринку).

Зазвичай термін „ринок” використовується з певним словосполученням, яке може визначити або уточнити сенс цього терміну стосовно певного економічного явища або процесу.

В зв'язку з процесом формування власних ринкових структур і необхідністю дослідження механізмів їх функціонування, на перший план висувається потреба в розробці інструментарію ринку.

Незважаючи на те, що країни колишнього СРСР, вирізнялися розвитком такої галузі промисловості, як машинобудування, і, зокрема, транспортне машинобудування, реалізовували продукцію як на національному, так і на міжнародному ринках; поняття «ринок продукції транспортного машинобудування» не використовувалося. Застосовувалися поняття «ринок машин та обладнання» – сфера національної та міжнародної торгівлі, що характеризується стійким і масштабним обміном продукції машинобудівних галузей.

Дослідження теоретико-практичних проблем формування ринку продукції транспортного машинобудування, перехід до ринкових умов господарювання, потребує осмислення й уточнення поняття «ринок продукції транспортного машинобудування». На наш погляд, ринок продукції транспортного машинобудування є галузевим ринком; це сфера обміну, що зводить разом продавців і покупців транспортних засобів (супутньої продукції). Основними характеристиками ринку є наступні економічні показники.

1. *Ринок продукції транспортного машинобудування має особливості*, що відрізняють його від інших ринків, а саме:

- масштабність обміну продукцією;
- висока замінність, різноманітність виконання, різниця в якісних характеристиках і техніко-економічних параметрах;
- диференціація умов комплектації та поставок, сервісного обслуговування;
- множинність цін;
- специфіка кон'юнктури;
- обмежений доступ до інформації тощо.

Формування ринку продукції транспортного машинобудування неможливе без виникнення *певних передумов*, основними з яких є:

- створення розгалуженої ринкової інфраструктури (товарних бірж, оптових посередників, лізингових фірм, фірмових магазинів, центрів і пунктів прокату тощо);
- роздержавлення та приватизація окремих суб'єктів господарювання, що сприятиме підвищенню ефективності функціонування виробників продукції;
- свобода підприємницької діяльності;
- демонополізація економіки, забезпечення розвитку конкуренції товаровиробників проміжної продукції, матеріалів, напівфабрикатів і запасних частин.

2. *Межі ринку*. Визначення конкретного ринку базується на визначенні його границь, серед яких виділяють:

- *продуктові* – відображають здатність товарів замінювати один одного в споживанні;
- *часові* – характеризують досліджуваний часовий інтервал, а також границі експлуатації товару, що реалізується;
- *локальні* – визначають просторові границі ринку; безпосередньо залежать від гостроти конкуренції на регіональному та національному ринках, а також від величини входу на регіональний ринок зовнішніх продавців.

Розглянемо як впливають означені границі на ринок продукції транспортного машинобудування.

2.1. Продуктові межі на означеному ринку не є визначальними, що обумовлено специфікою розміщення продуктивних сил, технологією організації виробництва, характерними рисами продукції транспортного машинобудування: «професійністю» споживачів, стандартизацією продукції, технологічною складністю або спрощеністю, особливостями процесу збуту та високим рівнем монополізації. Значна кількість продукції займає монополічне положення, а її виробники є абсолютними монополістами.

2.2. Часові межі на ринку продукції транспортного машинобудування відіграють більш помітну роль. Це викликано:

- особливостями розробки концепції нового виробу та специфікою життєвого циклу продукції. При розробці концепції нового виробу перед виробником постає ряд завдань, вирішення яких визначає потенційну конкурентоспроможність на товарному ринку і є тривалим за часом. Це - визначення предмету дослідження, генерація та відбір ідей, зворотній зв'язок зі споживачем, кінцевий вибір ідеї, здійснення пробного маркетингу та промисловий випуск продукції;

- особливостями в процесі реалізації. Реалізація продукції не відбувається миттєво, їй передують розробка технічних умов та інструкцій про технічне обслуговування перед реалізацією, підготовка спеціалістів по збуту, створення каналів реалізації продукції і сервісного обслуговування, переговори з замовником відносно ціни, умов поставки, монтажу, укладання угод по поставці продукції, обслуговування після продажу тощо;

- особливостями якості експлуатації продукції, а саме - встановленням гарантійного строку якості у споживача, перевіркою виконання споживачем інструкцій та технічних умов експлуатації виробу, визначенням потреби в виробках та їх елементах тощо.

2.3. Локальні межі для українських підприємств транспортного машинобудування, як і часові, мають визначальне значення. Україна після розпаду СРСР отримала промислові підприємства, потужності яких були розраховані на задоволення потреб всього СРСР в певних товарах і послугах. Але після розпаду держави проявилися «зайво» створені потужності.

Якщо припустити, що потужності окремих промислових підприємств, і, зокрема, транспортного машинобудування, будуть використовуватись в повній мірі, в межах України пропозиція буде значно перевищувати попит. Одночасно дана продукція може бути реалізована в країнах СНД, де виробництво аналогічної продукції поки що відсутнє. Ці ринкові ніші не будуть вільними вічно, вони поступово заповнюються. Наприклад, у єдиного виробника пожежних машин в Україні - заводу «Пожмашина» (с.м.т. Ладан) до останнього десятиріччя на теренах колишнього СРСР не існувало жодного конкурента. Проте, за короткий час Росія створила у себе 12 підприємств по виготовленню пожежної техніки, продукція яких є досить конкурентоспроможною на ринку транспортного машинобудування країн СНД. Поки що, ця ринкова ніша залишається відкритою для українських виробників, але затримка в виробництві та реалізації продукції може призвести до того, що такі ринки будуть втрачені назавжди.

3. Ступінь монополізації ринку та форми державного втручання визначається на основі меж ринку з вузької чи широкої точки зору. В залежності від визначення ринку, варіюється інтенсивність конкуренції і, відповідно, можливість підприємства-виробника впливати на ринкові процеси. Ознаками монополічної влади є високий рівень концентрації продавців на ринку в поєднанні з наявністю бар'єрів входу в галузь та диференціації продуктів.

4. Фактори, що визначають розмір підприємства. В кожній галузі виробництва розмір підприємства повинен визначатися на основі оптимальних розмірів виробництва, які диктуються технологічним процесом, умовами транспортування сировини і готової продукції, і т.ін. Розміри підприємства повинні забезпечувати виконання укладених



договорів і зобов'язань по виробництву продукції (виконанню робіт, наданню послуг) у визначені строки з мінімумом приведених витрат і максимально можливою ефективністю.

Розмір підприємства відносно величини ринку характеризується часткою:

- продаж фірми в ринковому обсязі реалізації;
- зайнятих на підприємстві в чисельності зайнятих на виробництві даного продукту;
- вартості активів підприємства у вартості активів всіх підприємств, що діють на ринку;
- доданої вартості в сумі доданої вартості всіх виробників, що діють на ринку.

5. *Ключовий елемент ринкової структури.* Визначення ключового елементу ринкової структури потребує проведення дослідження концентрації продавців і покупців, що базується на співставленні розміру підприємства з величиною ринку на якому діє, диференціації продукту, бар'єрів входу-виходу.

Диференціація продукту проявляється в множині товарів, які задовольняють одну потребу та мають однакові базові характеристики, створює додаткові бар'єри для входження в галузь, що пояснюється привабливістю певного різновиду продукції для окремої категорії споживачів.

Бар'єри входу-виходу є вагомими характеристиками структури ринку та є факторами об'єктивного чи суб'єктивного характеру, які ускладнюють або унеможливають створення бізнесу в обраній галузі та проявляються в значних витратах підприємства при виході з галузі.

Бар'єри входу на ринок можна поділити на стратегічні та нестратегічні. Стратегічні бар'єри створюються діяльністю підприємств-виробників, їх поведінкою, що перешкоджає проникненню нових підприємств в галузь. Це - зберігаючи інновації, довгострокові контракти з постачальниками ресурсів, отримання ліцензій та патентів на певний вид діяльності, зберігання не завантажених потужностей, маркетингові витрати, зростання витрат на рекламу та НДДКР, створення іміджу фірми і т. ін.

До нестратегічних відносяться: позитивна віддача від масштабу та мінімально ефективний випуск; вертикальна інтеграція; диверсифікація діяльності підприємства; диференціація продукту, еластичність і темпи зростання попиту; рівень конкуренції й інституційні бар'єри.

Для виробників продукції транспортного машинобудування ключовим елементом ринкової структури виступають бар'єри входу-виходу, які пояснюються тим, що:

- частково сформовані державними структурами при утворенні підприємства, тобто законодавчо або на рівні підзаконних актів встановлені обмеження на ведення певного виду діяльності, подолання яких потребує від підприємства значних фінансових витрат на вході в галузь і на виході з неї. Цими бар'єрами можуть бути ліцензування комерційної діяльності підприємства, видача дозволів на певні види бізнесу, розподіл квот для виробників, примусова сертифікація продукції, устаткування та встановлення норм екологічного контролю стану зовнішнього середовища, обмеження на ввіз і вивіз ресурсів;
- визначені рівнем організаційно-економічного характеру на рівні держави, яка проводить кожний період часу визначену кредитну, інвестиційну, податкову та митну політики, що може сприяти встановленню певних бар'єрів на ринку;
- зумовлені місткістю ринку та обмеженістю ресурсів;
- обумовлюються можливостями ринкової інфраструктури, що знаходиться в процесі формування.

6. *Спроможність існуючих підприємств запобігти входу в галузь нових фірм або можливостями витіснити частину фірм, що є на ринку* - визначається стратегічною взаємодією фірм та існуючими бар'єрами входу-виходу.

7. *Здатність фірм впливати на структуру ринку.* Вплив підприємства-виробника на структуру ринку визначається монопольною владою, результатом дії якої є отриманий прибуток. Більшість показників монопольної влади пов'язані з показником прибутковості

діяльності фірми, або доходності капіталу, що використовується та залежать від доходності без ризикових вкладень, середньої величини премії за ризик, ризику інвестування в акції певної компанії, від структури джерел коштів підприємства-виробника.

Таким чином, формування ринку транспортного машинобудування неможливе без розв'язання проблем власності та демонополізації економіки, а також характеризується становленням і розвитком ринкової інфраструктури. Розв'язання проблем розвитку галузі транспортного машинобудування, і відповідного ринку вимагає виявлення закономірностей та принципів формування, функціонування та розвитку підприємств-монополістів в рамках означеної галузі та способів оцінки сили впливу економічного агента на параметри функціонування ринку, які забезпечують потрібний рівень оптимізації кінцевих показників.

Функціонування підприємств в ринкових умовах господарювання неможливо без визначення орієнтирів і розробки цілого ряду стратегій, що утворюють загальну стратегію розвитку економіки держави. Передусім це стосується такої базової галузі як промисловість, що посідає особливе місце та концентрує в собі, головним чином, всі види ресурсів виробництва й визначає розвиток паливно-енергетичної, транспортної, будівельної, хімічної та інших галузей господарського комплексу країни. Саме в цій галузі створюється національне багатство, формується національний дохід суспільства тощо. Від того, яким чином використовується економічний потенціал промисловості залежить ефективність розвитку економіки в цілому.

Серед провідних галузей промисловості країни виділяється машинобудування – надзвичайно складна за своєю структурою галузь обробної промисловості, на яку припадає близько 35-36% вартості світового промислового виробництва.

У великих розвинених країнах частка машинобудування в загальній вартості продукції обробної промисловості особливо висока. Так, наприклад, у США, Японії та Німеччині більше ніж 36%, а у малих високорозвинених країнах – коливається в межах 22 – 25%; менша у країнах, що розвиваються – до 10%. Досліджуючи частку машинобудування в загальній вартості продукції обробної промисловості України бачимо, що на початку 90р. ХХ ст. ця галузь суттєво перевищувала показники деяких розвинених країн. Пояснюється така ситуація багатогранністю та великомасштабністю природно-ресурсного потенціалу України, яка належить до числа багатих країн світу; має як високий інтелектуальний потенціал, провідну роль в розвитку якого відіграє науковий, так і потужний виробничий потенціал, від ефективності використання якого залежить економічне зростання держави.

Аналіз динаміки змін галузевої структури промислового виробництва, бачимо, що за останні два десятиріччя частка машинобудування в загальній структурі обробної промисловості значно скоротилась. Основні причини такого зниження полягають в наступному.

*По-перше*, природно-ресурсний потенціал України є одним з найважливіших чинників, що зумовлює структуру господарського комплексу країни та є основою розвитку; тривалий час використовувався екстенсивним шляхом, що призвело до переважання в структурі господарського комплексу галузей, які безпосередньо базуються на природних ресурсах. Безперечним фактом є неефективне їх використання, а також надмірне використання в інтересах економіки не тільки СРСР, а й країн колишнього соціалістичного табору. У 80-х роках ХХ ст. на перший план в Україні вийшло машинобудування. Проте природні ресурси продовжували використовуватись нерационально; навпаки, обсяги використання суттєво зросли, що призвело до того, що окремі види ресурсів опинились на межі вичерпання.

*По-друге*, глибока економічна криза негативно відобразилась й на інтелектуальному потенціалі, що проявилось в руйнації унікальної матеріально-технічної бази провідних наукових установ, розпаді наукових колективів внаслідок перекаліфікації

робітників і від'їзду їх за кордон. Зміни в структурі й якості інтелектуального потенціалу негативно вплинули на розвиток наукомістких галузей, серед яких провідне місце посідає машинобудівна.

*По-третє*, змінилась структура виробничого потенціалу, який концентрує в собі всі ресурси виробництва (основні виробничі фонди, технологію, промислово-виробничий персонал, енергію й інформацію). Серед причин, що викликали негативні зміни в структурі й якості виробничого потенціалу можна назвати:

- розрив зовнішньо-економічних зв'язків;
- відстала технологічна структура (виключенням була сировинна та наукомістка продукція, що виготовлялась в рамках військово-промислового комплексу). Необхідно зауважити, що це обумовило низьку ефективність технологічних процесів в інших галузях господарського комплексу країни;
- переважання крупних підприємств, що в поєднанні з технологічною відсталістю, нестачею оборотних коштів затрудняло реалізацію технічних нововведень, зокрема й оновлення основних фондів;
- високий рівень монополізації виробництва;
- відсутність ринку праці, низька вартість робочої сили, високий рівень прихованого безробіття;
- інші особливості економічного середовища, зокрема: високий рівень бюрократизації суспільства; психологічні особливості населення - низький рівень ділової активності; неготовність або нездатність реалізувати поставлені цілі; низький рівень організованості та дисципліни.

Машинобудівна галузь має складну, розгалужену структуру. Залежно від цільового призначення випущеної продукції всі галузі машинобудування поділяються на такі основні групи: важке машинобудування, електротехнічна промисловість, транспортне машинобудування, сільськогосподарське машинобудування, машинобудування для легкої та харчової промисловості й побутових приладів, верстато- і приладобудування. Кожна з цих груп об'єднує декілька галузей за використанням сировини та технологією виробництва, продукція яких по суті є унікальною та часто не має аналогів на ринку СНД.

Важке машинобудування являє собою сукупність галузей, що виробляють великогабаритні та металомісткі машини, а саме: машини й устаткування для електроенергетики, металургії, хімічної та нафтохімічної промисловості, машини й устаткування для механізації промислового, житлового та шляхового будівництва, меліорації земель, комунального господарства, для добування й виробництва будівельних матеріалів та інших галузей господарського комплексу країни.

Електротехнічна промисловість представляє собою галузь, що виготовляє машини, апаратуру та інші вироби, що призначені для перетворення, передавання та споживання електроенергії. Насамперед, галузь забезпечує важку індустрію потужними та надпотужними електричними машинами, електробурами й електродвигунами. Крім того, охоплює виробництво електротехнічних машин, кабелів акумуляторів і трансформаторів.

Сільськогосподарське машинобудування виробляє різноманітні види сільськогосподарських машин: тракторів; комбайнів; сівалок; плугів тощо.

Продукцією галузей верстато- і приладобудування, виробництва засобів автоматизації й обчислювальної техніки є верстати, пресові машини, промислові роботи і т. ін.

В окреслених галузях машинобудування за останні роки виробництво продукції суттєво скоротилося, що відображається на національному доході країни. Виключенням є розвиток машинобудування для легкої та харчової промисловості й побутових послуг – сукупності галузей, що випускають устаткування для харчової промисловості, легкої та поліграфічної промисловості, підприємств торгівлі та громадського харчування, різні електропобутові машини та прилади. Цей факт пояснюється високими темпами росту виробництва продукції в окреслених галузях.

Особливе місце серед галузей машинобудування займає транспортне, тобто галузь, що виготовляє транспортні засоби, за допомогою котрих відбувається забезпечення виробничих і невиробничих потреб народного господарства та населення у всіх видах перевезень. Зауважимо, що означені галузі орієнтуються переважно на економічно розвинені країни, де існує відповідна сировинна база та є значний попит на цю продукцію. Наявність в країні багатого природно-ресурсного потенціалу, особливості розміщення продуктивних сил, значна територія являються основою формування галузей транспортного машинобудування. Є всі галузі транспортного машинобудування – залізнична, автомобілебудування, суднобудування й авіабудування. Рівень розвитку й обсяги виробництва продукції означеними галузями значно відрізняються. За останнє десятиріччя обсяги виготовленої продукції скоротились в десятки разів. Майже не виготовлялися транспортні засоби для галузей суднобудування й авіабудування. Порівняно кращою є ситуація в галузі автомобілебудування (рис. 2.8).

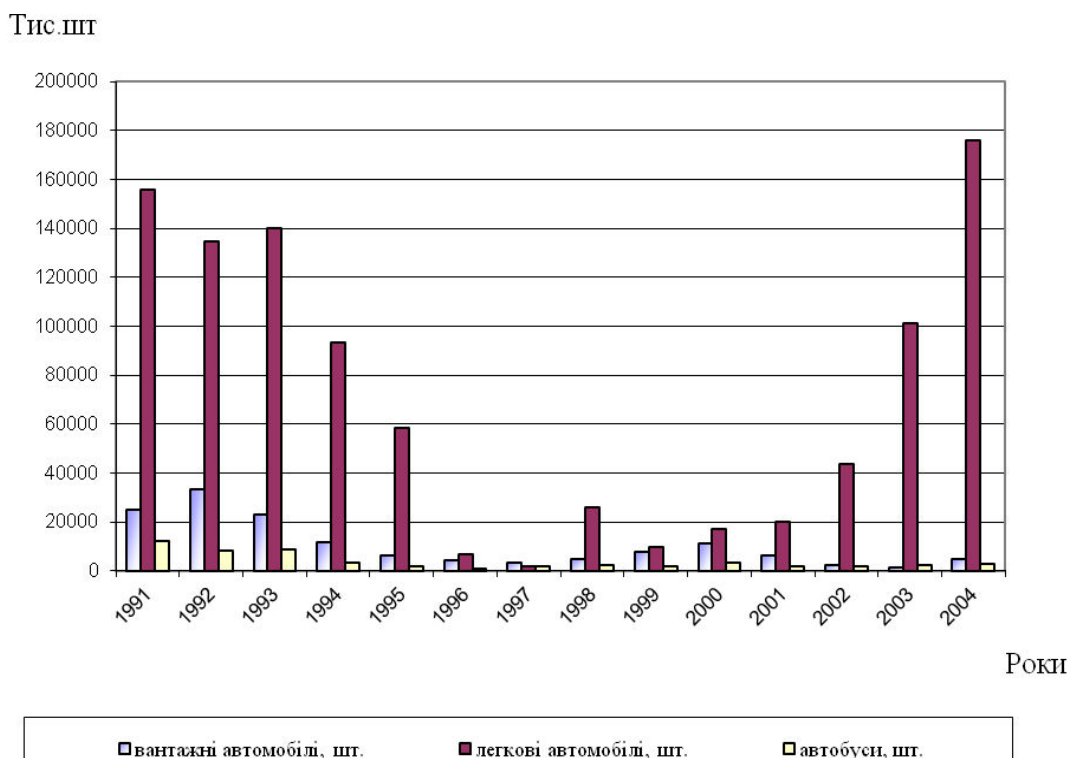


Рис. 2.8. Динаміка обсягів виробництва транспортних засобів автомобільною галуззю

Як бачимо, підйом автомобілебудування в країні розпочався з 2000 р. - інтенсивного розвитку велико-вузлового збирання автомобілів на контрактній основі з іноземними компаніями. Проте і в даній галузі у виробництві певних видів продукції спостерігаються негативні тенденції, особливо вантажних автотранспортних засобів.

Сьогодні існує нагальна потреба оновлення транспортної техніки. Так, залізничний транспорт України відчуває гостру нестачу локомотивів, електровозів, тепловозів з автоматизованими системами управління, великовантажних вагонів, пасажирських і спеціалізованих вантажних вагонів. Щодо морського транспорту, то український флот майже досяг критичного віку й активно витісняється з ринку транспортних послуг конкурентами. Оновлення морського та річкового флоту потребує як вантажних транспортних суден, так і швидкісних комфортабельних пасажирських суден. Аналогічні проблеми має і повітряний флот країни.

Велику потребу в транспортних засобах має й автомобільна галузь. Сьогодні потреба в різних видах автомобілів забезпечується вітчизняними автомобілебудівниками на 10 – 15%. Є велика потреба у вантажних автомобілях, автобусах великої й особливо-великої місткості, легкових автомобілях середнього класу та малолітражних легкових автомобілях.

Крім того, деякі галузі господарського комплексу країни (а це, як правило, бюджетні організації, які не в змозі оновити транспортні засоби внаслідок нестачі власних оборотних коштів і відсутності бюджетного фінансування) потребують випуску спеціального транспорту - пожежних машин, машин швидкої допомоги тощо.

Отже, існує значна потреба в продукції підприємств транспортного машинобудування, від рівня розвитку якого залежать не тільки макроекономічні показники, а й конкурентоспроможність виготовлюваної продукції. Високий рівень розвитку даної галузі дозволяє швидко оновлювати технологічну базу промисловості, підвищувати експортні можливості економіки держави.

В останні роки спостерігаються позитивні зрушення в розвитку галузей машинобудування, в тому числі транспортного машинобудування. Серед основних факторів, що спричинили такі зрушення можна назвати:

- надходження в країну валюти, що обумовлено зміною цін на світових ринках на сировинні ресурси, які є основними статтями національного експорту;
- фінансова криза кінця 90-х років ХХ ст., яка позначилася й на зміні валютного курсу, що призвело до скорочення імпорту та вивільнення окремих ринкових ніш на національному ринку для вітчизняних товарів;
- зміна відношення держави до «вітчизняного» бізнесу (поступове усвідомлення того, що ведення підприємницької діяльності в межах країни є не менш вигідним) тощо.

Але дія цих факторів не є безмежною. Тому сьогодні необхідно виявити, підтримати та посилити ті з них, які визначають подальший розвиток транспортного машинобудування. Для цього необхідно встановити додаткові перешкоди в розвитку галузі та усунути причини, що їх породжують.

На наш погляд, основні проблеми галузі щільно переплелись з діючими факторами. Одна з найголовніших проблем має техніко-технологічний характер. Моральний і фізичний знос технологічного устаткування досягає 60 - 80%. На багатьох підприємствах устаткування не оновлювалось 15 - 20 і більш років, а кількість устаткування, що має вік до 5 років, складає вкрай незначний відсоток. Відповідно низка частка конкурентоздатної продукції, що ускладнює вихід на світові ринки та не дозволяє стримувати ріст імпорту на внутрішній (національний) ринок. Звуження ринкових ніш призводить до недовантаження потужностей, нестачі оборотних коштів, а також інвестиційних ресурсів необхідних для відновлення матеріально-технічної бази. Тобто, створюється “замкнене” коло проблем, яке необхідно розірвати.

Перше та головне, що необхідно зробити, – це розширити внутрішній ринок для машинобудівної продукції в цілому, і зокрема, транспортного машинобудування, що складається з цілого ряду галузей і напрямків виробництва, особливості кожного з яких визначаються не тільки номенклатурою продукції, що випускається, використовуваною технологією, але й видом і розташуванням ринків, на яких збувається продукція.

Особливість української промисловості та її базових галузей полягає в тому, що вони часто представлені монополями утвореннями, які в силу сировинної спрямованості всього українського експорту одночасно відіграють визначальну роль і в фінансових монополіях в частині одержання «твердої» валюти. Тому одержання замовлень від таких монополістів для вітчизняного машинобудування є основною умовою розширення внутрішнього ринку, одержання додаткових доходів і, як наслідок, відновлення фондів і номенклатури продукції, тобто умовою виживання та розвитку. Підтвердженням цьому може служити, наприклад, досвід виробника спецавтотранспорту – Державного монопрофільного підприємства “Пожспецмаш” (с.м.т. Ладан, Чернігівська

область), яке виготовляючи цілком конкурентоздатну на світовому ринку продукцію (до 70 % випуску відправляється на експорт), не може завантажити свої потужності більш ніж як на 5 – 7 %. Відповідно через нестачу коштів повільно оновлюється номенклатурний ряд, наростає відставання в наукових заділах, втрачаються позиції на зовнішньому ринку.

Крім того, ряд профільних підприємств транспортного машинобудування працюючи безпосередньо на розв'язання проблем державного характеру (виготовлення пожежних машин, вагонів, електровозів і т.п.) стикаються зі значними труднощами в одержанні державних замовлень.

Використовуючи своє монопольне положення як основного покупця, держава створює структури, через які товаровиробники змушені за завищеними цінами купувати матеріали та комплектуючі, а за заниженими цінами продавати готову продукцію. Потім ці структури вже за своїми цінами перепродують продукцію машинобудівних заводів. Такий «контроль» входу та виходу заводів призводить до погіршення фінансового стану профільних підприємств, а в перспективі – і до їх банкрутства.

На наш погляд, значні резерви в одержанні замовлень для галузей транспортного машинобудування повинні бути законодавчо закладені в угоди про виробництво і розподіл продукції, згідно якими не менш 70% устаткування, необхідного для виконання угод, повинне поставлятися з українських підприємств. Виконання цієї норми безсумнівно сприяє розширенню ринку для української машинобудівної продукції, отриманню додаткових інвестицій та інноваційному оновленню галузі.

Як було доведено (див.рис. 2.9), значну питому вагу у виробництві продукції транспортного машинобудування посідає автомобілебудування. Ця галузь (особливо в частині виробництва легкових автомобілів середнього класу та малолітражних), працює на кінцевого споживача та конкурує з імпортованими автомобілями.

Структура вітчизняних автомобільних профільних підприємств складалася багато років по типу автономних вузькоспеціалізованих виробництв окремих деталей і вузлів (технологічних монополістів), у той час, як у світі такі автозаводи являються в основному лише складальними виробництвами. Створення ж комплектуючих усіх видів - відбувається на середніх і малих підприємствах на конкурентній основі, що є стимулом для підвищення якості виробів і зниження собівартості. Використання цього досвіду, на наш погляд, було б бажано і для українських виробників, що дозволило б утримати значну частку внутрішнього ринку та збільшити експорт. Проте, зростання цін на товари і послуги техніко-технологічних монополій транспортного машинобудування помітно знижує конкурентоздатність українських товарів в системі «ціна – якість», де країна поки що має переваги. Одночасно зрозуміло, що інвестиційний потенціал виробників даної галузі може бути підвищений тільки при зростанні інвестиційної складової в цінах і тарифах, тобто при рості як самих цін, так і тарифів. Машинобудівники повинні “бачити перспективу”, тобто планувати темпи та терміни змін цін і тарифів техніко-технологічних профільних монополій. Ще однією істотною проблемою, що перешкоджає розвитку галузі є недостатня *структурованість*. Незважаючи на те, що на добровільній основі були створені окремі асоціації й об'єднання виробників, вони здатні координувати тільки деякі, окремі дії підприємств; в той час не спроможні проводити єдину технічну політику, здійснювати значні вкладення в науково-дослідні розробки та проекти і т.ін..

Проблеми укрупнення та зміцнення структурних зв'язків особливо загострюються в зв'язку з процесами глобалізації. Великі транснаціональні корпорації, конкуруючи з українськими розрізненими профільними виробниками (як на світових, так і на внутрішньому ринках) і маючи безсумнівно фінансову, інтелектуальну й організаційну переваги, завойовують ніші ринку, що належали раніше українським підприємствам (фірмам).

Перешкодою на шляху інтеграції, окрім суто психологічних, що підштовхують керівників середніх і великих підприємств до збереження абсолютної самостійності, є також неможливість для держави активно впливати на ці процеси в силу відсутності

законодавчо оформленого механізму по створенню корпорацій або холдингів за участю державного капіталу.

Структуруванню різних секторів промисловості (не тільки машинобудування) сприяло б створення на державному рівні системи визначення технічних і технологічних пріоритетів на перспективу в 5–10 і більш років, подібно тому, як це має місце у всіх розвинених країнах (Німеччина, Японія, Франція, США та ін.).

Наступна проблема, що стосується не тільки машинобудування, але й всього реального сектора економіки, - це відсутність механізмів і каналів для “перетоку” фінансових коштів у пріоритетні галузі. Банківський капітал поки що не володіє «довгими» грошима, тобто відносно дешевими ресурсами, придатними для вкладення в інноваційні проекти. Слабко розвинена в країні і система фондового ринку. Керівники підприємств, побоюючись переділу власності, не поспішають котирувати та виставляти акції на торги. Деяке поживалення намітилося тільки в секторі облігаційних позик, що здається інвесторам менш небезпечним з погляду можливої зміни власника.

До цієї ж проблеми примикає розвиток лізингу дорогої машинотехнічної продукції та підтримка (у тому числі з боку держави) експорту високотехнологічних і наукомістких виробів. З огляду на те, що на цей час біля 80 % устаткування на підприємствах галузі виробили амортизаційний ресурс, унеможливується спроможність багатьох галузей оновити свій виробничий апарат без необхідної державної підтримки. Зауважимо, що крім чекання лізингу, субсидування експорту й інших форм зовнішньої підтримки виробників керівники підприємств повинні почати ряд самостійних кроків з метою більш повного завантаження виробничих потужностей, зокрема, почати виробництво запчастин і комплектуючих, необхідних для модернізації працюючого обладнання. Але необхідно враховувати, що якість виробленої техніки багато в чому визначається якістю комплектуючих, з яких збирається. Тому кооперація та, розвиток суміжних галузей є для цієї галузі пріоритетними економічними інструментами.

Нарешті, ще одна проблема загострюється в машинобудуванні. Через низьку заробітну плату (в тому числі й за рахунок прихованого безробіття), відсутності чітких перспектив розвитку і т. ін. багато фахівців-професіоналів залишають галузь, а молоді кадри залучити на їх місце роботи майже неможливо.

Підприємства, науково-дослідні інститути (НДІ) та проектно-конструкторські бюро (ПКБ) машинобудівного профілю втрачають навички виготовлення багатьох наукомістких продуктів, використання високих технологій та конструювання складної техніки. Тому без наявності значного обсягу замовлень на нову техніку з боку українських споживачів, поліпшити умови праці в машинобудівній галузі й тим самим залучити фахівців стає практично неможливим.

Таким чином, українське транспортне машинобудування має величезний потенціал для подальшого розвитку та прискорення, і в принципі - ця галузь здатна забезпечити переозброєння багатьох інших. Однак, на цьому шляху є цілий ряд перешкод, усунути які можна тільки в результаті комплексного підходу до вирішення проблем.

На наш погляд, найважливішими заходами, що необхідні для подолання основних перешкод профільних підприємств транспортного машинобудування з монопольним положенням на національному ринку товарів і послуг є:

- розширення внутрішнього ринку за рахунок збільшення замовлень для техніко-технологічних природних монополістів;
- посилення законодавчого контролю за постачанням вітчизняного устаткування;
- подальше зниження податкового тягаря (тягаря старих боргів) для активно працюючих українських підприємств;
- вироблення ефективної цінової та тарифної політики для профільних підприємств (техніко-технологічних монополістів) та суворий контроль її дотримання;
- прискорене розширення законодавчої бази, що сприяє структурній перебудові галузі при участі держави;

- створення державної системи по визначенню технічних і технологічних пріоритетів у промисловості і системи побудування стратегічно необхідних країні технологічних ланцюжків;

- реформа банківської системи, створення фондової інфраструктури для відкритого притоку капіталів, наповнення цих каналів «довгими» грошима тощо.

Як бачимо, значну частину завдань можуть і повинні вирішувати самі підприємства, іншу частину – держава та наукові установи.

Розвиток ринкових відносин в країні загострив низку проблем, що стоять перед суспільством, першоджерелом яких є соціально-економічний спадок, з яким прийшли профільні підприємства в сучасну ринкову економіку. Серед сукупності проблем особливе місце посідають ті, що спричинені монополізацією різних сфер суспільного життя. Це обумовлено тим, що:

*по-перше* - фундамент української економіки був створений на основі централізованих господарських планів, спрямованих на укрупнення профільних підприємств, кожне з яких спеціалізувалося на власних виробничих функціях, а отже й конкуренція, практично не допускалася. Утворилася мережа великих підприємств-монополістів з притаманною ним високою енергоємністю, транспортною залежністю тощо;

*по-друге* - в одні підприємства вкладалося занадто багато інвестиційних коштів, у той час, як в інші, (через дефіцит капіталовкладень) розвивалися дуже повільно, що негативно вплинуло на можливості відтворення основного капіталу та конкурентоспроможність продукції на світових ринках;

*по-третє* - багато профільних підприємств не мали конвеєрів, виробничих потоків, автоматичних ліній тощо, являли собою добре оснащені майстерні, не здатні самостійно отримувати прибуток й будувалися скоріше як універсальні для випуску одиничних та дрібносерійних виробів;

*по-четверте* - соціалістична економіка відрізнялася великою кількістю оборонних і працюючих на оборонні потреби підприємств, а виробництво товарів народного споживання становило незначну питому вагу (приблизно 20%) у загальному обсязі виробництва.

Відносно закрита економіка СРСР мала дуже високий рівень концентрації й централізації виробництва. Якщо в умовах закритості відносно зовнішнього світу високий рівень централізації та концентрації призводив до зростання монополізації виробництва і торгівлі, а отже, й монопольної влади держави на всіх рівнях, то в умовах відкритої ринкової економіки це проявилось в низькій здатності до структурних перетворень. Але й донині, великі підприємства видобувної та обробної галузей утворюють фундамент господарського комплексу країни і є базою високого рівня монополізації. Саме тому постає завдання дослідження особливостей виникнення та формування монопрофільних підприємств, розробки теоретичних засад їхнього розвитку в нових умовах господарювання.

В останні роки зростає увага до розвитку базових галузей економіки, зокрема, транспортного машинобудування, які є головною галуззю всієї промисловості, її серцевиною. Продукція підприємств машинобудування відіграє вирішальну роль у реалізації досягнень науково-технічного прогресу у всіх сферах господарства. Розвиток транспортного машинобудування є важливішою умовою зниження витрат промисловими підприємствами країни та підвищення якості та конкурентоспроможності виготовленої продукції.

На сьогодні рівень продукції українського машинобудування не відповідає можливостям та рівню вимог світового ринку. Однією з головних причин даної невідповідності є недостатня організаційна, структурна та фінансова підготовленість вітчизняних підприємств до діяльності в умовах ринку.



Необхідність удосконалення системи управління промисловим виробництвом знайшла відображення в роботах вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів: Б.В.Буркинського, А.І.Бутенко, Є.А.Бельтюкова, Б.І.Валуєва, О.П.Зайцева, І.І.Іщенко, Т.П.Карпової, Г.Г.Козоріз, І.І.Лукінова, Е.Майєра, П.С.Мірошникова, І.П.Продіуса, М.Портера, Г.М.Скударя, М.Г.Чумаченко та ін.

Наукова та прикладна проблематика з управління підприємствами у перехідний період розвитку економіки розробляється іноземними та вітчизняними науковцями, у тому числі А. Абалкіним, О. Амошей, В. Базилевичем, В. Белоцерковцем, В. Гейцем, Н. Івановим, Дж. Саксом, Р. Фрідманом, Є. Ясіним, та ін.

Значні наукові здобутки у розвитку транспортного машинобудування мають такі зарубіжні і вітчизняні вчені, як Бакаєв О.О., Ільчук В.П., Кононоков Д.Г., Кулаєв Ю.Ф., Пашенко Ю. Є., Перерва П.Г., Рожков М.А., Сич Є.М., Чекаловець В.Г., Цвєтов Ю.М., Шулькевич О. В. та ін.

Аналіз літературних джерел, досліджень та розробок показує, що досить фрагментарно досліджені особливості перехідного періоду для підприємств транспортного машинобудування, їхній вплив на процеси розвитку; невирішені проблеми відновлення основного капіталу та залучення фінансових ресурсів на довгостроковій основі; несформовані схеми та механізми соціально-економічного розвитку тощо.

Складність та суперечливий характер проблем розвитку потребує ґрунтовних наукових досліджень. Проте їх розв'язання неможливо без визначення позицій профільних підприємств на національному та світовому ринку, аналізу й оцінки перспектив існування, формування ефективного механізму розвитку, що базуються на визначенні специфічних рис й особливостей функціонування кожного окремого суб'єкта господарювання.

Це обумовлює актуальність визначення специфічних особливостей формування та ефективного функціонування профільних підприємств - монополістів, серед яких виділяється таке, що потребує глибокого аналізу технологічних, організаційно-економічних й інформаційних зв'язків між галуззю та виробництвом вузькоспеціалізованого продукту. На основі такого аналізу розробляється матриця виробництва та потреб, ядром якої є визначальний продукт по якому встановлюється профільність основного виробництва.

Українські монополні підприємства—«гіганти» мають певні особливості, що відрізняють їх від аналогічних іноземних у розвинених країнах: «скромні» розміри; постійне дроблення та об'єднання капіталів; витратний характер виробництва; нерациональна управлінська і організаційна структура; невизначеність чітких стратегічних цілей підприємства і т. ін.

Розглянемо ці особливості більш детально.

*А. Порівняно «скромні» розміри.* Розмір підприємства повинен визначатися на основі оптимальних параметрів виробництва, які диктуються технологічними процесами, умовами транспортування сировини та готової продукції, а також іншими факторами, пов'язаними з розміщенням підприємства. Під оптимальними параметрами виробництва розуміються ті, що забезпечують виконання укладених договорів і зобов'язань по виконанню робіт або наданню послуг у визначені строки з мінімумом приведених витрат і максимально можливою ефективністю.

Проте, незбалансованість організаційної, управлінської, виробничої, кадрової структури персоналу, завищені норми витрат часу, матеріалів та ін., залежність заробітної плати керівника підприємства від чисельності працюючих приводили до зростання економічно необґрунтованої кількості вакансій, а отже до постійного коректування (в бік зростання) «оптимальних» розмірів підприємства. Сьогодні для цих підприємств теж характерні авторитарність, надмірна чисельність управлінського персоналу (на одного робітника приходиться в середньому 3 - 4 керівника), що позначається на розмірах підприємства.

*Б. Дроблення та об'єднання капіталів і виробництва* відповідає інтересам існуючих або потенційних власників і найчастіше переслідує одну або сукупність таких цілей:

– перерозподіл фінансових ресурсів й організація внутрішніх грошових розрахунків, які спрямовані на мінімізацію прибутку, що дозволяє скоротити податковий тягар;

– перерозподіл фінансових ресурсів серед окремих підприємств в рамках певного об'єднання таким чином, щоб всі збитки приходилися на одне підприємство, яке можна оголосити банкрутом;

– перерозподіл фінансових ресурсів для створення перспективних підприємств з порівняно потужним виробничим потенціалом їх приватизації та купівлі за «символічну» плату тощо.

І хоча причини дрібнення й об'єднання капіталів носять різноманітний характер, наслідки цих процесів найчастіше нераціональні.

*В. Витратний характер виробництва* є важливішою особливістю українських підприємств, яка обумовлюється сукупністю певних факторів (рис. 2.8); призводить до втрат прибутку та «проїдання» всіх вкладених коштів.

*Г. Нераціональна управлінська й організаційна структура.* Структура управління забезпечує виконання загальних і конкретних функцій управління, зберігає доцільні горизонтально-вертикальні зв'язки та розподіл основних елементів управління. Формування організаційної структури профільного підприємства відбувається з урахуванням стратегічних ідей власників і умов зовнішнього середовища. Організаційна структура такого підприємства є формою розподілу праці по управлінню виробництвом, за якою кожен підрозділ і посада створюються для виконання певного набору робіт або функцій управління. Тобто організаційна структура відображає положення і взаємозв'язок всіх структурних елементів суб'єкта господарювання.

У більшості підприємств організаційна й управлінська структури не відповідають ринковим вимогам господарювання; тому основними недоліками цих структур є:

- відсутність чіткої ієрархічної структури управління;
- надмірність горизонтальних зв'язків, пов'язаних з бажанням контролю всіх внутрішніх процесів на підприємстві;
- високий рівень бюрократизації за рахунок нераціональних глибинних вертикальних зв'язків при тому, що всі рішення приймаються на вищому рівні;
- відсутність чітких посадових регламентів;
- неформатизованість функціональних й інформаційних зв'язків на підприємстві;
- недосконалість мотивації, системи стимулювання тощо.

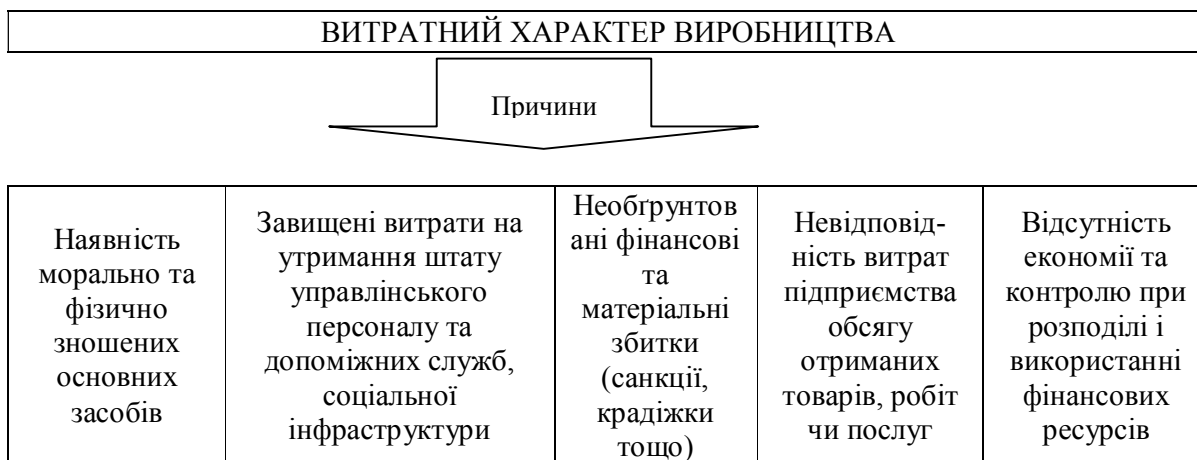




Рис. 2.9. Причини та наслідки витратного характеру виробництва

*Д. Невизначеність стратегічних цілей профільних підприємств.* Стратегічні цілі спрямовують і визначають розвиток підприємства. Проведені дослідження машинобудівних підприємств такого типу дозволяють стверджувати, що в переважній масі українських товаровиробників чітко сформульованих стратегічних цілей існує вкрай обмелі. Адміністрація профільних підприємств, користуючись своїм переважно монопольним положенням на ринку, вважає можливим диктат цін на продукцію як основний засіб виживання, не звертає уваги на перебудову управлінської й організаційної структури, а також необхідність зміни методів керівництва. В цих умовах підприємства ледь тримаються на межі банкрутства, а незадовільне знання ринку, конкурентів, власних сильних і слабких сторін, відсутність моніторингу зовнішнього середовища не дозволяє сформулювати чіткі стратегії розвитку.

Серед українських профільних підприємств, що зберегли свої виробничі потужності, мають високий експортний потенціал, становлять фундамент української економіки та займають монопольне положення на національному й міжнародному ринках виділяється державне підприємство «Пожспецмаш», яке було внесене в Перелік підприємств, що займають монопольне положення на загальнодержавному ринку робіт, товарів і послуг.

„Пожспецмаш” є унікальним і єдиним в Україні монопрофільним виробником пожежної техніки. Виробничий потенціал заводу здатен забезпечити не тільки потреби України в пожежних машинах, а й бути одним з провідних експортерів даної продукції серед країн СНД. Зауважимо, що до розпаду СРСР щорічно доводилось державне замовлення на виготовлення пожежних машин в кількості 3500 одиниць, автоцистерн – 1500 одиниць, спецтехніки для - до 300 одиниць на рік, що дозволяло підприємству не турбуватись за портфель замовлень.

Впровадження ринкових відносин, постійні економічні негаразди в процесі становлення незалежності всіх країн СНД залишили пожежну охорону без підтримки. В бюджетах всіх країн не передбачались кошти на переозброєння підрозділів пожежної охорони і, як результат, не оновлювалась і серійна пожежна техніка.

Проведені дослідження показують, що потреба в пожежних машинах складає: Україна – 3000 од.; Росія – 4500 од.; Казахстан – 600 од.; Узбекистан – 600 од.; Туркменістан – 500 од.; Молдова (з Придністров'ям) – 380 од.; Білорусь - 150 од. та інші регіони - 650 од. На даний час Російська Федерація створила 10 підприємств по виготовленню пожежної техніки та законодавчо захищає свого виробника. Але, виробничі потужності російських виробників не можуть в повній мірі забезпечити даже власні потреби; ця ринкова ніша залишається відкритою для українських виробників. Окрім реалізації готової продукції на російському ринку, підприємство реалізує також вузли та деталі, які не можуть виготовлятися самостійно.

Основними видами діяльності таких монопрофільних підприємств є розробка, виробництво, проведення випробувань пожежних машин, протипожежного устаткування, засобів пожежогасіння та інших видів. Завод виготовляє більш ніж 30 модифікацій пожежних машин, автоцистерни-термоси для перевезення та зберігання питної води на

шасі „ЗІЛ”, автомобілі для перевезення технічної рідини на шасі „КамаЗ”, „КРАЗ”, моторні підігрівачі на шасі „ЗІЛ”, „УРАЛ”, установки порошкового гасіння, стаціонарні та пересувні, вуглекислотні вогнегасники та устаткування автоматичних засобів пожежогасіння.

Основними видами продукції та їх питома вага по „Пожспецмашу” є -пожежні машини та надбудови по них – 33,2%; автоцистерни – 5,7%; вогнегасники – 3,0%; установки протипожежні – 2,3%; бурильно-кранові установки БКУ – 2,2%; протипожежна автоматика – 1,3%; спец продукція – 12,1%; спецмашини – 1,1%; запасні частини до пожежних машин – 17,6%; непродовольчі товари народного споживання – 1,0%; сільськогосподарська продукція – 5,8%; інші види продукції – 14,7%.

З метою більш повного завантаження людських та технологічних ресурсів, монопрофільним підприємством проводиться стратегія розробки нових виробів, таких, як бурильно-підйомні машини та затискачі електромереж для енергетиків, машини внесення добрив для сільгоспвиробників тощо.

Завод є містоутворюючим, на балансі якого тривалий час утримувалась вся інфраструктура селища - дитячий будинок, будинок культури, палац спорту, профілакторій, дитячий будинок відпочинку та 84 об'єкта житлового фонду, що було тяжким фінансовим тягарем для підприємства.

Неплатоспроможність споживачів на внутрішньому ринку та відсутність бюджетного фінансування обумовили низький рівень завантаження виробничих потужностей

Проведені дослідження сировинної бази монопрофільного підприємства (табл. 2.10) та умов поставок, дозволяють стверджувати про відсутність конкурентів у головних постачальників, тобто виробників шасі, пожежних рукавів, приладів контролю фарб та ін., які займають монопольне положення.

Таблиця 2.10

## Сировинна база підприємства

Основна сировина, що використовується для виробництва продукції	Постачальники сировини
Прокат чорних металів	Металургійні підприємства м. Запоріжжя та м. Дніпропетровськ
Кольорові метали	м.Київ
Пожежні рукава	м. Луганськ
Комплектуючі	ЗАТ „Техснаб” м. Харків
Резина	ПП „Ритм” м. Київ
Емаль провід	„Ізоліт сервіс” м. Київ
СГУ	ЗАТ „Весна Сигнал” м. Дніпропетровськ
Алюміній	ПП „Ліквідус” м. Київ
Фарба	Компанія „ЛКК” м. Київ
Вогнегасники	„НАИС” м. Київ
Прилади	М. Харків
Інструмент	ЗАТ „Київмашснаб” м. Київ
Насоси	Ват „Знамя” м. Москва
Авто шасі	„ЗІЛ”, „КамаЗ” Росія

Споживачами основної продукції підприємства є УДПО МВС, які теж займають монопольне положення як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, а окремих вузлів і деталей – підприємства – виробники пожежної техніки Росії (табл. 2.11, 2.12)

Таблиця 2.11

## Основні споживачі продукції

Споживач	Країна
УДПО МВС	Країни СНД
ЗАТ „Торговий Дім АвтоМаркет”	Росія
ЗАТ „Треставтоснаб”	Росія
ЗАТ „Техснаб”	Україна
ЗАТ „Машпром”	Росія
ТОВ „Автосільхозтехніка”	Україна
ВАТ „Торжтехніка	Росія
ТОВ „Самара-Сервіс”	Росія
ЗАТ „Амітрейд”	Росія
УПУ „Укрпожсервіс”	Україна
„Уральський автототормний завод”	Росія
ЗАТ „Сургут-нафтогаз”	Росія

Таблиця 2.12

## Основні конкуренти підприємства на загальнодержавному та міжнародному рівнях

Найменування продукції	Назва конкурента	Країна
Виробництво протипожежного обладнання	ТОВ „Пожтехніка”	Росія
	ФДУП „Варгашинський завод протипожежного обладнання”	Росія
	„Зіл”	Росія
	„КамаЗ”	Росія
	ФДУП „Восток”	Росія

Таким чином, державне монопрофільне підприємство „Пожспецмаш” є монополістом не тільки на ринку товарів (пожежної техніки), а й на ринку ресурсів (потрібна продукція вищенаведених постачальників). Крім того, ринок збуту основної продукції теж є монопольним. Отже, ціноутворення та поведінка досліджуваного підприємства визначається положенням на ринку, як суб’єкта, що має подвійну монополію.

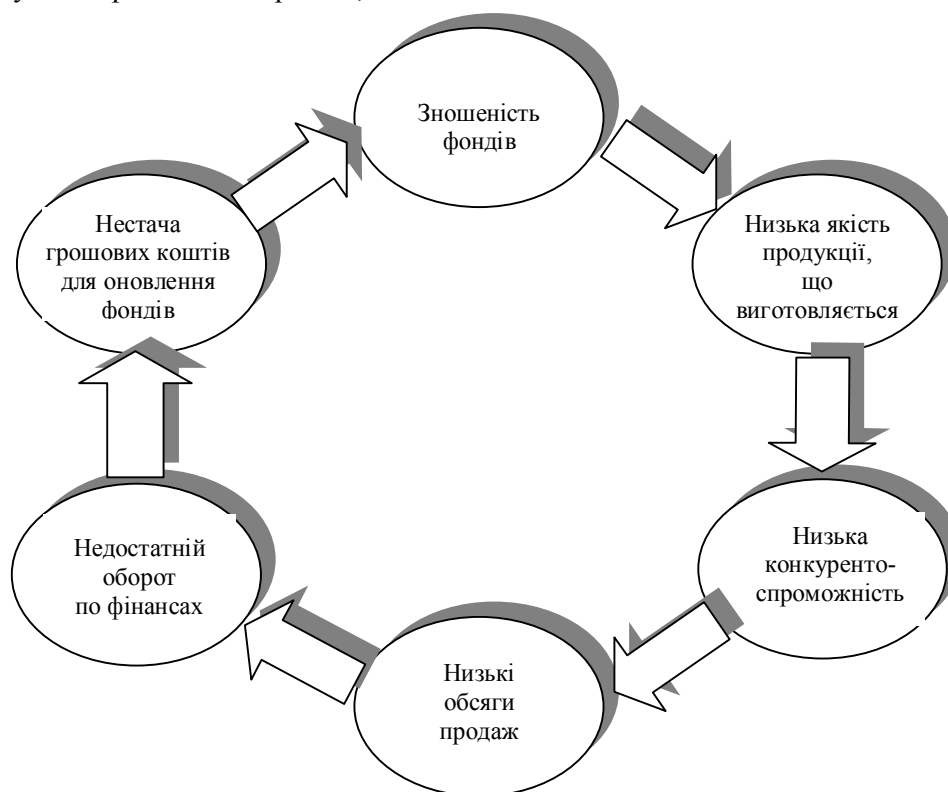
Як і переважна більшість українських підприємств, монопрофільне “Пожспецмаш” несе на собі тягар наслідків розриву економічних зв’язків, неузгоджених фінансово-господарських рішень, недоліків законодавчої бази, що проявляються у втраті ринків збуту продукції та затоварюванні; нестача власних оборотних коштів на оновлення виробничих фондів, створення нових видів продукції та просування її на світовий ринок. Але є певні проблеми, що властиві саме даному підприємству і визначають специфіку економічної діяльності: відсутність бюджетного фінансування та державного замовлення (споживачами продукції є переважно державні органи: МО та МНС України та країн СНД); звуження ринку збуту за рахунок виникнення конкурентів на території Росії; положення містоутворюючого підприємства (формує монофункціональне місце) з тягарем соціальної надбудови; витратний характер виробництва, замороженість власних валютних коштів достатніх для оновлення й модернізації виробництва тощо.

Зауважимо, що специфіка продукції, яка виготовляється, нестача грошових коштів для оновлення фондів, відсутність фінансування та державного замовлення породжує сукупність проблем, поглиблюючи економічну кризу на підприємстві та утворює кругооборот проблем (рис. 2.10).

Крім того, негативно впливають на економічне положення підприємства наступні фактори: недосконалість законодавства, в тому числі податкового; громіздкий бухгалтерський облік, з постійними суперечливими доповненнями та змінами; відсутність стимулів і податкових пільг; інфляційні процеси; втрати інтелектуального потенціалу за рахунок природних процесів старіння населення, перекваліфікації внаслідок низького рівня заробітної плати і т. ін.

Сьогодні гостро постають питання ефективності функціонування державного підприємства “Пожспецмаш” в ринкових умовах господарювання; розглядається можливість реструктуризації та приватизації. З урахуванням специфіки споживачів профільної продукції й існуючого законодавства в сфері підприємницької діяльності, на наш погляд, більш доцільно залишити його в державній власності, що обумовлюється наступними причинами:

– підприємство має значний експортний потенціал, котрий може бути реалізований тільки за умов державної підтримки;



*Рис. 2.10. Кругооборот основні проблеми монопрофільного підприємства “Пожспецмаш”*

– споживачі продукції мають обмежену можливість здійснювати підприємницьку діяльність і відрізняються низьким рівнем прибутковості; ефективний суспільний розвиток не може бути забезпечений без відповідного задоволення таких соціальних потреб, як пожежогасіння, пожежна безпека й т.ін.;

– підприємство забезпечує національні інтереси по стратегічним напрямкам виробництва і має захищати ці напрямки від експансії іноземного капіталу;

– державне підприємство має певні особливі можливості, використання яких розв’яже основні соціально-економічні проблеми.

Результати проведеного дослідження дозволяють стверджувати, що діяльність кожного підприємства визначають фактори внутрішнього і зовнішнього середовища, які здатні стимулювати або стримувати його розвиток. Певні специфічні фактори, що обумовлюють особливості функціонування монопрофільного підприємства визначають

перспективи розвитку як окремого товаровиробника, так і галузі в цілому; обумовлюють особливості формування системи цілей, а отже є основою формування ефективної стратегії розвитку.

Одним з найважливіших факторів, від якого залежить ефективність роботи монопрофільних підприємств є транспортний. В ринкових умовах господарювання роль транспорту невідмінно зростає, оскільки створюються умови для формування регіональних, міжрегіональних та загальнодержавних ринків; будь-який ринок потребує обміну товарами й послугами, що неможливо без транспорту. Тому транспорт є найважливішою складовою частиною як ринково-виробничої інфраструктури держави, так і виробничо-транспортної мережі монопрофільного підприємства, а також певного територіального утворення (монофункціонального міста), на розвиток якого впливає. В зв'язку з цим виникає необхідність дослідження впливу транспортного фактору на ефективність монопрофільних підприємств, як монопольних структур ринка, а також забезпечення розвитку монофункціональних територіальних утворень.

### РОЗДІЛ 3

#### ТРАНСПОРТНО-ЕКОНОМІЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ МОНОПРОФІЛЬНИХ ВИРОБНИЧИХ СТРУКТУР РИНКУ

##### 3.1. Транспорт в формуванні промислових підприємств

Ефективне функціонування всіх галузей економіки та територіальних угруповань неможливе без такої зв'язуючої ланки, як транспорт. Розвиток ринку транспортних послуг разом з фінансовими, інформаційними та іншими галузевими ринками забезпечує життєдіяльність і стійкість функціонування економічної системи. Отже, стабілізація економіки держави потребує розв'язання проблем її транспортного сектору. Становлення ринкових відносин висуває задачі підвищення взаємодії різних видів транспорту, що дозволяє ефективно використовувати їх технічні, економічні й екологічні переваги, забезпечить задоволення інтересів держави, зокрема, у зниженні імпорту транспортних послуг, сприятиме, тим самим, розширенню ринків збуту національних компаній-перевізників, отриманню додаткових прибутків, а отже - зростанню податкових надходжень до бюджету.

Транспортний чинник має й особливо важливе значення з огляду як на розміри національної території, так і її природо-географічні особливості, нерівномірність розміщення ресурсів, населення та основних виробничих фондів. Окрім того, транспорт, виконуючи своє політико-правове, організаційно-економічне та соціально-культурне функціональне призначення, поєднує в єдиний господарський комплекс всі галузі національної економіки; забезпечує життєдіяльність держави, її національну безпеку та цілісність; створює умови для економічного вирівнювання розвитку регіонів, а також сприяє розв'язанню соціально-культурних проблем суспільства (рис. 3.1).

Транспорт є основним фактором, який визначає розміщення продуктивних сил, утворення тих чи інших суб'єктів господарювання та територіальних угруповань. При цьому враховуються - потреба в перевезеннях, обсяги матеріалів і готової продукції, особливості їх доставки, забезпеченість транспортними шляхами, пропускна спроможність тощо.

В ринкових умовах господарювання роль транспорту невідмінно зростає, оскільки створюються умови для формування регіональних, міжрегіональних та загальнодержавних ринків, сприяючи становленню підприємств різних організаційно-правових форм.

Суттєвою є роль цієї транспортно-виробничої галузі в формуванні, функціонуванні та розвитку промисловості, концентрації, спеціалізації, комбінуванні та кооперуванні

виробництва саме там, де транспортні витрати виступають визначальними при обґрунтуванні й прийнятті управлінських рішень. Так, встановлюючи межі доцільної концентрації, орієнтуються на розмір і динаміку змін сукупних витрат на виробництво та транспортування продукції, що визначають як її собівартість, так і обумовлюють межі території споживання продукції, впливають на його розмір і потенціал розвитку.

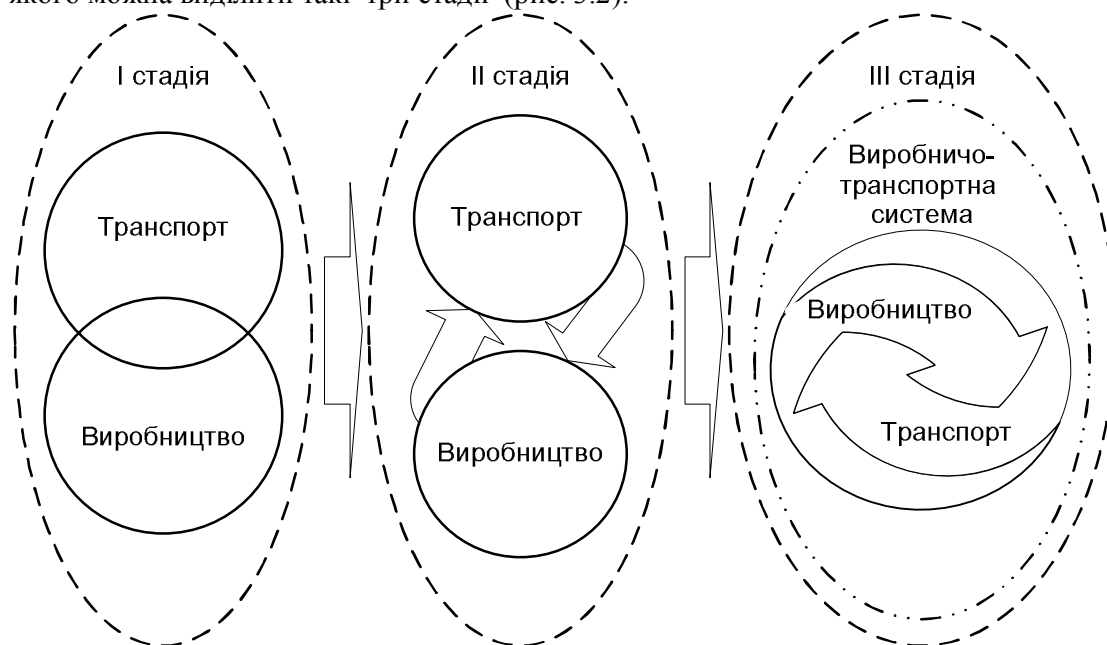
Врахування транспортної складової є базою розрахунку оптимальних меж спеціалізації виробництва; таку спеціалізацію можна вважати ефективною доти, поки економія від зниження витрат виробництва буде перевищувати додаткові по переміщенню продукції. Транспортні витрати необхідно враховувати і при обґрунтуванні доцільності кооперування виробництва. Так, кооперування може бути раціональним, якщо економія від зниження виробничих витрат такого підприємства буде перевищувати додаткові транспортні, що обумовлені зростанням відстані перевезень продукції. Транспортна складова процесу комбінування визначає межі й ринків товарної продукції; концентрація впливає на розміщення та масштаби виробництва.





Рис. 3.1. Роль транспорту в розвитку виробництва

Таким чином, між виробництвом і транспортом існує тісний зв'язок, в розвитку якого можна виділити такі три стадії (рис. 3.2):



**Рис. 3.2.** Стадії розвитку зв'язків транспорту з виробництвом

*перша* – виробництво і транспорт знаходяться в безпосередній єдності; між ними практично неможливо провести розмежувальну лінію;

*друга* – виробництво і транспорт формуються у самостійні галузі, які функціонують і розвиваються достатньо автономно. При цьому транспорт виділився в самостійну галузь господарського комплексу країни зі стійкою внутрішньою структурою, власними критеріями (максимізація пропускної спроможності транспортних шляхів) та показниками. На наш погляд, в даний час саме на цій стадії розвитку знаходиться транспортна мережа країни;

*третья* – передбачає об'єднання виробництва та транспорту в виробничо-транспортний «комплекс», в рамках якого проводиться взаємодія їх як окремих «підгалузей», що мають власні та спільні цільові функції, притаманні критерії і показники роботи.

На другій та третій стадіях транспорт розглядається як активний елемент взаємодії в загальній системі «виробництво – транспорт – споживання», котрий не тільки організовує перевезення з урахуванням постійно змінних потреб виробництва та споживання, а й визначає програми розвитку відповідних підприємств, зокрема, - на основі пропускної спроможності, транспортної доступності тощо (рис. 3.3).

Отже, необхідно зважати на те, що з одного боку, від транспортного фактору залежить ефективність роботи підприємств, що в умовах ринку безпосередньо пов'язано з його життєздатністю, а, з другого, - сам ринок потребує обміну товарами й послугами, що без транспорту неможливо. Тому транспорт є найважливішою складовою частиною як ринково-виробничої інфраструктури держави, так і виробничо-транспортної системи підприємства.

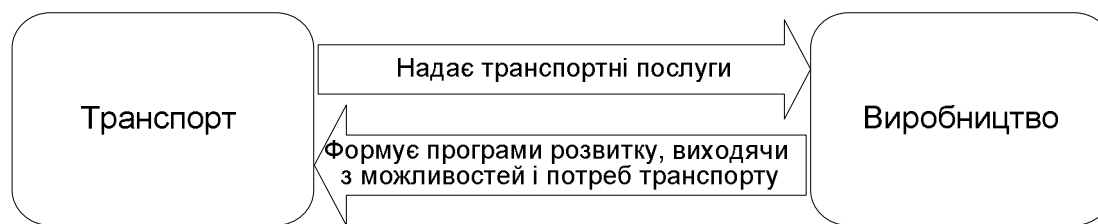


Рис. 3.3. Транспорт як провідний елемент взаємодії

Прояв дії транспортної складової в становленні (формуванні, функціонуванні та розвитку) різних суб'єктів має свої специфічні особливості, що можуть як стимулювати, так і стримувати їх економічне зростання. Розвиток країни залежить від соціально-економічного зростання територіальних утворень та розташованих в їх межах суб'єктів виробництва. Серед останніх особливе місце займають *монопрофільні виробничі підприємства*, які в плановій економіці були рушіями розвитку місцевого і регіонального господарського комплексу, виступали лідерами розбудови соціальної інфраструктури переважно за рахунок державного фінансування, а в ринковій – опинилися в кризовому стані.

Причини виникнення соціально-економічних проблем можна пов'язати з: асиметричністю економіки, «важкістю» структури майна, незадовільним станом виробничих активів, низькою конкурентоспроможністю продукції, руйнацією технологічного циклу виробництва (внаслідок змін в мережі розміщення продуктивних сил національних економік), низькою гнучкістю та мобільністю капіталу, менталітетом керівників та робітників, тягарем соціальної інфраструктури, що суттєво перешкоджає реформуванню (реорганізації або реструктуризації) підприємств тощо.

*Монопрофільні підприємства* акумулювали переважну більшість виробничого, наукового, трудового, кадрового та іншого потенціалу і дотепер виступають важливою складовою регіональної економіки; за впливом на адміністративно-територіальну одиницю свого розташування мають містоутворюючий характер. При цьому необхідно зауважити, що як правило, діяльність таких підприємств значною мірою визначає монофункціональну спрямованість розвитку міст або селищ, в яких розташовуються. Це обумовлює актуальність питань відновлення й ефективного функціонування означених підприємств в сучасних умовах господарювання.

Аналіз літературних джерел, досліджень та розробок показує, що не існує єдиного підходу до визначення монопрофільних підприємств; недостатньо досліджені їх функції; досить фрагментарно досліджені проблеми означених суб'єктів господарювання в плановій, перехідній та ринковій економіці. Складний і суперечливий характер існуючих наукових доробок потребує проведення додаткових наукових досліджень в означеній сфері, перше з яких стосується визначення сутності й ролі таких підприємств в регіональній і національній економіці, виокремлення їх характерних рис.

Аналіз наукових досліджень, законодавчих і нормативних актів в означеній сфері довів відсутність єдиного визначення даних підприємств. В останнє десятиліття більшість науковців, досліджуючи сутність «монопрофільного» підприємства як економічної категорії, беруть за базу нормативно-правове визначення. І хоча держави колишнього Радянського Союзу мають східні передумови виникнення означених підприємств, обтяжені тотожними проблемами, їхня законодавча суть дещо відрізняється.

За українським законодавством монопрофільні підприємства, що мають містоутворюючий вплив на адміністративно-територіальну одиницю свого розташування визнаються як юридичні особи, кількість працівників яких, з урахуванням членів їх сімей, становить не менше половини чисельності населення адміністративно-територіальної

одиниці, у якій розташована така юридична особа... Це такі підприємства, кількість працівників на яких перевищує п'ять тисяч осіб» [81].

На наш погляд, не завжди можна дотримуватись вищенаведених кількісних обмежень, оскільки:

*по-перше*, на підприємстві кількість робітників з урахуванням членів їх сімей може становити не 50%, а, наприклад, 49,8 % або 49,9 %, але при цьому означене підприємство є основним постачальником ресурсів в місцевий бюджет, має єдину з містом інфраструктуру та ін.;

*по-друге*, більшість підприємств за останні роки суттєво скоротила чисельність робітників, і сьогодні навіть з урахуванням членів їх сімей не забезпечує зайнятості «...половини чисельності населення адміністративно-територіальної одиниці, у якій розташована така юридична особа», тобто вже є містоутворившими;

*по-третє*, технологічні нововведення за рахунок механізації та автоматизації виробництва на будь-якому підприємстві теж призводять до скорочення чисельності персоналу, що, з одного боку, дозволяє підвищити виробничий потенціал та рівень доходів як підприємства, так і його робітників, а з іншого – призводить до втрати містоутворюючого статусу суб'єкта господарювання.

З цих позицій більш ґрунтовним є російське законодавство, яке визначаючи подібне підприємство, стверджує, що [215]:

– весь містоутворюючий комплекс повинен бути розташований в межах одного муніципального утворення;

– основні фонди повинні становити не менше ніж 50% загального обсягу основних фондів господарюючих суб'єктів (за виключенням об'єктів житлово-комунального господарства);

– обсяг продукції (робіт, послуг) у вартісному виразі складає більше, ніж 50% загального обсягу продукції (робіт, послуг) всіх господарюючих суб'єктів, розташованих на території даного муніципального утворення.

За законодавством республіки Білорусь підприємство зі статусом містоутворюючого це таке, що має чисельність робітників 25% і вище від чисельності економічно активного населення міста [79, 146].

Проте, вказані кількісні обмеження в російському та білоруському законодавствах мають проблеми аналогічні українським. Вважаємо, що означене розходження в поняттях цих підприємств обумовлено: недостатністю теоретичного опрацювання даних питань; відсутністю методологічних досліджень щодо віднесення населених пунктів до монофункціональних міст, що значно обмежує напрямки наукових розробок.

Для розв'язання означених протиріч вважаємо доцільним уточнити сутність цих підприємств, що є можливим через виокремлення і дослідження їх функцій. Проведені авторами дослідження статистичних і інших показників монопрофільних підприємств України в цілому і Чернігівської області, зокрема, дозволяють виділити такі функції: виробнича, відтворювальна, інтеграційна, збірна (узагальнена), економічна, соціальна, комерційна, науково-технічна, фінансова, адміністративна, містоутворююча, бюджетно-податкова, соціально-стимулююча, стабілізуюча (рис. 3.4).

Визначаючи роль кожної загальної функції зауважимо, що за допомогою *виробничої* функції ресурси перетворюються у результати виробництва; при *відтворювальній* – відбувається оновлення та розширення всіх структурних підрозділів суб'єкта господарювання за прийнятими способами, методами та механізмами прийняття рішень; *інтеграційна* – забезпечує безпеку і стабільний розвиток; *збірна (узагальнена)* – реалізує певні наміри тієї чи іншої особи (осіб) та внутрішню логіку такого підприємства.

<b>1. Загальні</b>					
<b>1.1 Виробнича</b>	<b>1.2 Відтворювальна</b>		<b>1.3 Інтеграційна</b>	<b>1.4 Збірна (узагальнена)</b>	
Виражає залежність результатів діяльності від кількості та комбінації витрачених факторів виробництва та визначається конкретними технологічними процесами, що використовуються для створення продукції (робіт, послуг)	Проявляється у інвестуванні (спрямуванні) капіталу на розвиток, оновлення, розширення всіх підрозділів підприємства		Полягає в певному об'єднанні в часі і просторі різнобічних соціально-економічних процесів й отриманні результату шляхом використання системних мультиплікативних ефектів	Реалізується у вигляді накопичення «виробничої пам'яті», закріпленої в традиціях підприємств, «сумі технологій», виробничої, господарської, управлінської діяльності, особливостях взаємовідносин, соціального клімату на підприємстві	
<b>2 Внутрішньоорганізаційні</b>					
<b>2.1 Економічна</b>	<b>2.2 Соціальна</b>	<b>2.3 Комерційна</b>	<b>2.4 Науково-технічна</b>	<b>2.5 Фінансова</b>	<b>2.6 Адміністративна</b>
Полягає в задоволенні потреб товаровиробників і споживачів в товарах та послугах	Проявляється в задоволенні потреб як споживачів в різних сферах, так і робітників підприємства та членів їх сімей	Виражається в ефективній закупівлі факторів виробництва та реалізації виготовленої продукції (робіт, послуг)	Сприяє розвитку та прискоренню темпів науково-технічного прогресу	Проявляється в залученні, розподілі і використанні фінансових ресурсів	Передбачає раціональне використання всіх засобів виробництва, координацію дій працівників, належне управління персоналом, контроль за результатами праці
<b>3. Обумовлені містоутворюючим характером</b>					
<b>3.1 Монофункціональна</b>	<b>3.2 Бюджетно-податкова</b>	<b>3.3 Соціально-стимулююча</b>	<b>3.4 Стабілізуюча</b>		
Проявляється в створенні базових умов виникнення, становлення та розвитку населених пунктів різних видів	Реалізує взаємовідносини підприємств та держави з питань розподілу прибутку, формування і використання бюджетних коштів	Передбачає стимулювання і соціальний захист робітників підприємства та членів їх сімей за рахунок різних фондів стимулювання, утримання й розвитку соціальної інфраструктури	Сприяє формуванню оптимальної кон'юнктури на місцевому, регіональному і національному ринку; створенню оптимальних умов функціонування та розвитку		

Рис. 3.4. Функції монопрофільних містоутворюючих підприємств

Роль інших факторів в функціях підприємства проявляється таким чином:

*економічна* - властива кожному підприємству незалежно від структури, галузі, ступеня підпорядкованості органам державної влади тощо;

*комерційна* – реалізується на підприємстві окремими ланками, склад і кількість яких залежить від розмірів підприємства, і спрямована на безпосереднє або опосередковане задоволення потреб споживачів;

*науково-технічна* – сприяє розвитку та прискоренню темпів науково-технічного прогресу;

*фінансова* – визначає фінансові й інвестиційні можливості підприємства;

*адміністративна* – дозволяє реалізувати управлінські, організаційні та контролюючі функції на підприємстві.

Група функцій, обумовлених містоутворюючим характером монопрофільного підприємства, визначає специфіку та напрямки діяльності суб'єкта господарювання і забезпечує взаємодію з населеним пунктом (монофункціональним).

Для більш детального опрацювання даного питання визначимо характерні риси монопрофільних підприємств та сформулюємо позитивні та негативні наслідки їх прояву в сучасній економіці країни (табл. 3.1).

Негативні і позитивні наслідки прояву характерних рис подібних підприємств є досить значущими, а значне переважання одних над іншими може суттєво позначитися на життєдіяльності за рахунок стабілізування розвитку або ж поглиблення кризових явищ, що відбувається в умовах сьогодення.

Результативність функціонування та розвитку таких підприємств залежить від багатьох факторів і визначається дією чинників, що спричинили створення та становлення тих чи інших видів.

Крім того, для розробки механізму управління організаційно-економічним функціонуванням і розвитком таких підприємств в сучасних умовах господарювання необхідно визначити особливості та характерні риси за допомогою наведеної класифікації. На наш погляд існує декілька передумов розробки такої класифікації:

по-перше, потреба в розв'язанні соціально-економічних проблем означених підприємств, які мають певні східні й відмінні особливості в територіальному, галузевому, часовому та інших аспектах;

по-друге, класифікація дозволяє власникам визначати позиції товарів, (робіт, послуг), що виготовляється, на національному та світовому ринках, обґрунтовувати прийняття рішень в напрямку створення нових видів продукції та розвитку вже існуючих;

по-третє, темпи розвитку світових ринків спричиняють кардинальні зміни на національних ринках, в наслідок чого відбувся перерозподіл зон впливу як з боку виробників, так і споживачів продукції.

Отже, необхідність більш повного та глибокого дослідження монопрофільних підприємств, що мають містоутворюючий характер вимагає не тільки систематизації цих суб'єктів господарювання, а й продукції, яка виробляється, що обумовлює потребу в розширенні та поглибленні наведеної класифікації.

Існуючі в літературі спроби класифікувати такі підприємства відрізняються ступенем деталізації та укрупненості, мають розходження або протиріччя, розкривають загальні ознаки, та мають певну спрямованість. І хоча цими проблемами займалися як вітчизняні, так і зарубіжні науковці, ціла низка питань залишилася поза уваги [24, 74, 140, 141, 142, 146, 151, 15, 211]. Недостатня теоретична та практична їх дослідженість обумовлює актуальність узагальнення класифікаційних ознак монопрофільних підприємств, їх видів та виокремлення характерних рис, притаманних кожному виду.

При побудові класифікації зазвичай використовується один з двох підходів: ієрархічний або фасетний.

Таблиця 3.1

*Характерні риси монопрофільних підприємств і наслідки їх прояву в національній економіці*

Прояв характерних рис в плановій економіці	Прояв характерних рис в ринковій економіці	
	Позитивні	Негативні
Важливі центри регіонального економічного розвитку	Збереження позицій підприємства як головного центра економічного розвитку Формування стабільної основи економіки міста, регіону та країни Розв'язання проблем економічного вирівнювання розвитку регіонів	Низька ймовірність (іноді – неможливість) економічної диверсифікації в регіоні Складність проведення реструктуризації майнових активів підприємств Нераціональне або неефективне використання електорального ресурсу
Основні роботодавці на ринку робочої сили	Забезпечення рівня зайнятості Концентрація переважно високопрофесійних робітників Низький рівень плинності робочої сили.	Значна надлишкова маса населення певних вузькоспеціалізованих професій, які за умови втрати робочих місць потребують перекваліфікації Зростання соціальної напруги в суспільстві як результат зниження зайнятості, доходів і купівельної спроможності
Платники податків в бюджет	Високий рівень впливу на владні структури міста.	Зростання відрахувань до бюджету, економічна незахищеність товаровиробників Неможливість використання податкових пільг для реформування підприємства Недосконалість політики ціноутворення при виробництві і реалізації продукції Обмежені можливості формування фінансових ресурсів за рахунок внутрішніх і зовнішніх джерел
Розвиток соціальної сфери	Визначення рівня соціальної захищеності населення	Висока плинність найбільш кваліфікованої та працездатної частини персоналу Низька вартість робочої сили
Розвиток соціальної інфраструктури	Обумовленість розмірів і структури соціальних інновацій.	Зростання витрат на утримання соціальної інфраструктури, цін на продукцію і зниження її конкурентоспроможності

Ієрархічний підхід передбачає, що вихідна множина об'єктів послідовно поділяється на підмножини (класифікаційні групування), які, в свою чергу, поділяються на більш менші підмножини. Множина об'єктів розподіляється на групи, види, класи та ін., за загальними ознаками, що характеризують ці об'єкти відповідно до принципу «від загального до часткового». Будь-яке групування у відповідності з обраною ознакою поділяється на декілька інших, кожне з яких за іншою ознакою розділяється ще на декілька підпорядкованих групувань. Таким чином, між класифікаційними групуваннями встановлюються відносини підпорядкування тобто ієрархії.

Фасетний підхід класифікації враховує, що множина об'єктів поділяється на незалежні підмножини (групування), що мають певні задані ознаки, необхідні для розв'язання конкретних задач. Відповідно до цього підходу класифікація відбувається за принципом «від часткового до загального».

Побудова класифікації за цими підходами (методами) відбувається в певній послідовності відповідно до правил (процедур), що відображені на рис. 3.5. При цьому певні етапи побудови класифікації є спільними для обох підходів; стосуються визначення множини об'єктів, котрі потребують виокремлення основних їх ознак і характеристик.

Основу побудови класифікації монопрофільних підприємств складають:

– існуюча класифікація суб'єктів господарювання різних організаційно-правових форм за Цивільним і Господарським кодексами України [55, 225];

– історичні аспекти виникнення таких підприємств;

– територіальні та галузеві аспекти розміщення і функціонування.

На наш погляд, для класифікації монопрофільних підприємств доцільно використати ієрархічний підхід й обрати такі критерії (рис. 3.6):

1. За сферами діяльності:

– підприємства, що діють у сфері матеріального виробництва та його крупних підрозділів (промисловість, сільське господарство, будівництво тощо).

– підприємства, що діють у сфері нематеріального виробництва, діяльність яких спрямована на створення різноманітних по характеру нематеріальних благ (наукові, оборонні і т.ін.).

Ці сфери визначають наступні їх види:

• посередницька діяльність з метою встановлення взаємовигідних контактів між виробниками та споживачами, продавцями та покупцями;

• створення різноманітних соціальних благ (освіта, охорона здоров'я, культура тощо);

• територіальне розміщення, залучення більшого числа працівників в сферу виробництва, обслуговування населення і т.ін.

2. За предметною спеціалізацією розрізняють підприємства:

– промислові (по випуску машин, обладнання, виробництву матеріалів, електроенергії й інших засобів виробництва); є, як правило, точковими об'єктами (заводи, фабрики, шахти, кар'єри, комбінати і ін.);

– сільськогосподарські (виготовляють продукцію сільськогосподарського призначення);

– транспортні (морські або річкові порти тощо) (здійснення вантажних і пасажирських перевезень, вантажо-рожвантажувальних робіт тощо);

– наукові (наукоміста) – сукупність організацій, що здійснюють наукову, науково-технічну, інноваційну діяльність, експериментальні розробки, підготовку кадрів відповідно до державних пріоритетів розвитку науки і техніки;

– курортні – мають рекреаційні можливості, відповідні природні ресурси, інфраструктуру і т.ін. для задоволення потреб населення стосовно відпочинку та оздоровлення.

3. За галузевою спеціалізацією; окремі галузі господарського комплексу поділяються на більш дрібні, спеціалізовані. Наприклад, промисловість поділяється на дві великі спеціалізовані підгалузі: обробну і видобувну. Переробна поділяється на галузі легкої, харчової, важкої промисловості і т.ін.

В господарському комплексі країни використовуються два визначення галузевої приналежності підприємства:





Рис. 3.5. Характеристика підходів до побудови класифікації підприємств



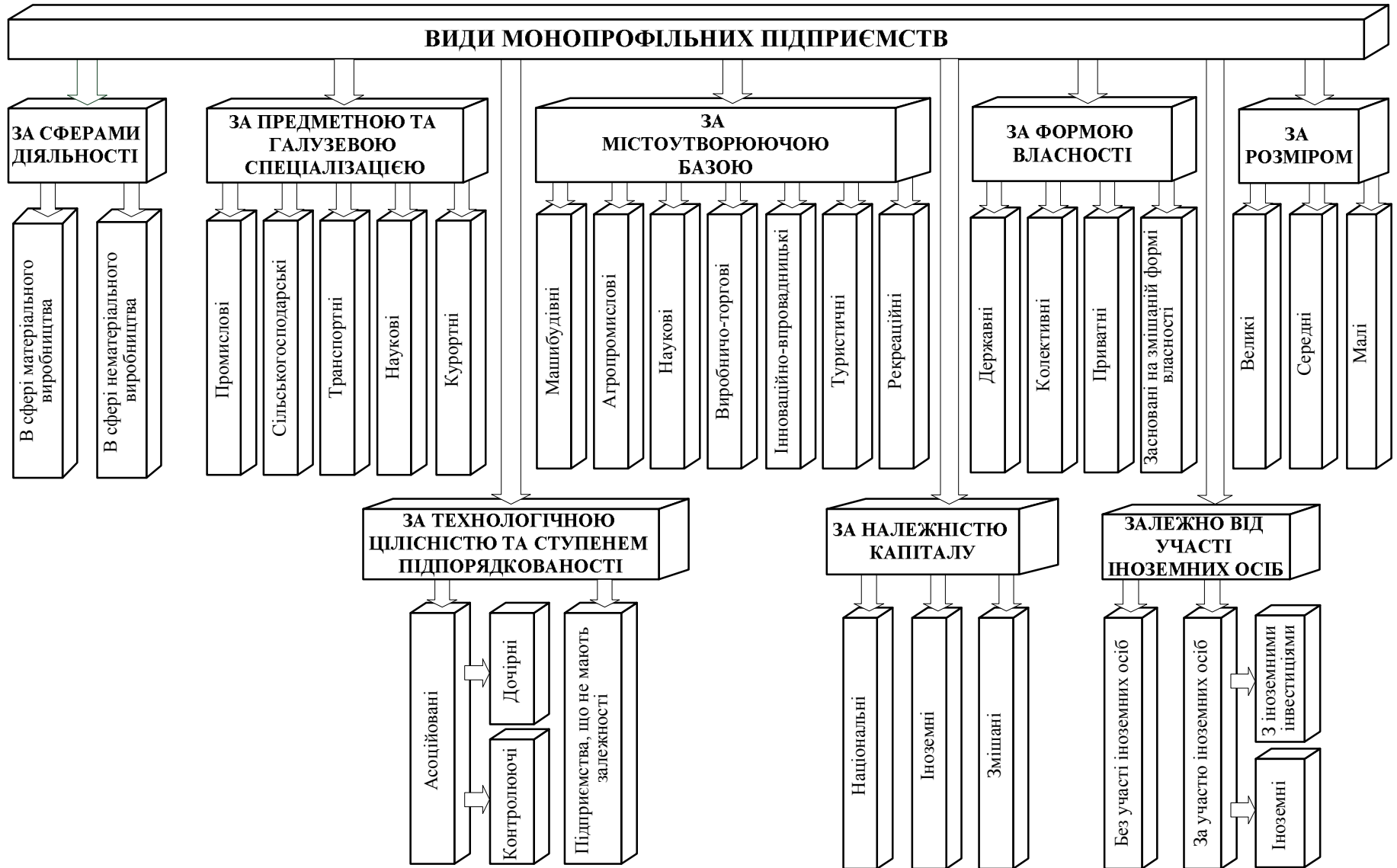


Рис. 3.6. Класифікація монопрофільних підприємств

- адміністративно-організаційна – де враховуються основний заявлений вид діяльності і приналежність підприємства до певного відомства;

- продуктова – визначається за структурою та обсягом виробництва (машинобудівні підприємства незалежно від їх адміністративної підпорядкованості відносяться до машинобудування, транспортні – до транспортної галузі тощо).

#### 4. За розміром є:

- великі – підприємства, в яких середньооблікова чисельність працюючих за звітний (фінансовий) рік перевищує тисячу осіб, а обсяг валового доходу від реалізації товарів (робіт, послуг) за рік перевищує суму, еквівалентну п'яти мільйонам євро за середньорічним курсом Національного банку України щодо гривні;

- середні – підприємства, в яких середньооблікова чисельність працюючих за звітний рік не перевищує тисячу осіб, а обсяг валового доходу від реалізації товарів (робіт, послуг) за рік не перевищує суму, еквівалентну п'яти мільйонам євро за середньорічним курсом Національного банку України щодо гривні;

- малі – підприємства, в яких середньооблікова чисельність працюючих за звітний рік не перевищує п'ятдесяти осіб, а обсяг валового доходу від реалізації товарів (робіт, послуг) за цей період не перевищує суми, еквівалентної п'ятистам тисячам євро за середньорічним курсом Національного банку України щодо гривні [184].

#### 5. За формою власності виділяються такі підприємства:

- державні – діють на основі державної власності;

- колективні – працюють на базі колективної власності;

- приватні – діють на приватній власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи);

- підприємства, засновані на змішаній формі власності – діють на базі об'єднання майна різних форм власності.

#### 6. За містоутворюючою базою:

- машинобудівні;

- агропромислові;

- наукові, за спеціалізацією - авіаракетобудування і космічні дослідження; електроніка і радіотехніка; автоматизація, машино- і приладобудування; хімія, хімічна фізика і створення нових матеріалів; ядерний комплекс; енергетика; біологія та біотехнологія;

- виробничо-торгові;

- інноваційно-впровадницькі;

- туристичні;

- рекреаційні.

#### 7. За технологічною (територіальною) цілісністю і ступенем підпорядкованості:

- асоційовані - це група суб'єктів господарювання - юридичних осіб, пов'язаних між собою відносинами економічної та/або організаційної залежності у формі участі в статутному фонді та/або управлінні [39]. В структурі асоційованих підприємств можна виділити:

- а) головні – мають виключне право діяти від групи (об'єднання), підприємств як учасників господарських відносин;

- б) дочірні – які залежать від іншого підприємства.

#### 8. За належністю капіталу:

- національні – капітал підприємства належить резидентам України;

- іноземні – капітал підприємства належить нерезидентам України;

- змішані – підприємства, що функціонують на капіталі, який належить як резидентам, так і нерезидентам країни.

Наведені ознаки класифікації можуть доповнюватись і уточнюватись по мірі розвитку суспільного виробництва, появи нових технологій, що дозволяють залучати і використовувати нові види ресурсів. Різноманітність видів монопрофільних підприємств

вимагає більш глибокого опрацювання, шляхом проведення досліджень передумов і базових основ їх створення.

### **3.2. Транспортно-економічне утворення монопрофільних виробничих структур**

Виникнення та становлення переважної більшості українських монопрофільних підприємств відбувалося в умовах планової економіки, за якої вплив держави був визначним. Саме держава була реальним власником практично всіх економічних ресурсів, монополізуючи майже всі сфери та форми суспільного виробництва й надаючи певні специфічні риси господарському механізму, а саме:

- безпосереднє управління всіма підприємствами з єдиного центра;
- відсутність у господарюючих суб'єктів самостійності щодо прийняття рішень;
- контроль за процесами системи «виробництво – обмін – споживання», що виключало розвиток ринкових відносин між окремими суб'єктами;
- використання переважно адміністративних методів, що знижувало зацікавленість фізичних й юридичних осіб в результатах праці і т. ін. Це призвело до відсутності матеріальних і трудових ресурсів для задоволення потреб суспільства у випадку порушення збалансованості господарського комплексу країни, визначення структури суспільних потреб переважно центральними плановими органами, що по суті зводилося до мінімізації їх задоволення, централізованого (без участі виробників і споживачів) розподілу матеріальних ресурсів тощо.

Ці та інші чинники обумовили недієздатність адміністративно-командної системи управління економікою і суттєво загальмували проведення соціально-економічних перетворень.

Серед суб'єктів господарювання, що відображають всю складність політичних, економічних та соціальних перетворень є монопрофільні підприємства з містоутворюючим характером впливу, тобто ті підприємства, ефективність функціонування яких визначає розвиток переважної більшості населених пунктів країни. Сьогодні ці підприємства, незалежно від галузевої та територіальної приналежності, мають низку проблем, основні з яких полягають в недостатньому використанні економічного потенціалу, зокрема, рівень завантаження виробничих потужностей не досягає «зони безпеки», тобто є збитковим, утриманні соціальної інфраструктури - надлишкової зайнятості у непрофільних секторах, внаслідок чого зростає фінансове навантаження, а отже, витратність виробництва тощо.

Особливості створення та функціонування таких підприємств обумовили низку загроз і ризиків, котрі є визначальними і зараз, що потребує розробки зваженої програми розвитку, спрямованої на стабілізацію процесів економічного зростання, в якій були б задіяні суб'єкти економіки різних рівнів - держава, регіон, населений пункт і підприємство.

Процеси формування монопрофільних підприємств на прикладі містоутворюючих знайшли відображення в наукових працях Бойко І.П. [24], Гривіної І.В. [57], Данілішина Б.М. [62], Передерія А.А. [156], Ореховського П.А. [151], Широніна В.В. [151] та інших, аналіз яких свідчить про недостатність відображення в сучасній економічній літературі та дослідженнях впливу різних суб'єктів економіки на їх розвиток.

При цьому розвиток таких підприємств значним чином визначається факторами зовнішнього середовища, які формують суб'єкти економіки різних рівнів. Єдність та протиріччя потреб й інтересів цих економічних суб'єктів може як стимулювати, так і стримувати ефективне функціонування та подальший розвиток монопрофільних підприємств.

В наукових доробках як вітчизняних, так і іноземних вчених ці аспекти проблеми не отримали достатньої розробки [151, 153, 211]. Саме тому постає задача визначення

суб'єктів економіки, роль яких в становленні та розвитку монопрофільних підприємств є визначальною.

Основним суб'єктом, що визначає становлення та розвиток монопрофільних підприємств, є держава – «основна політична організація суспільства, яка здійснює охорону економічної та соціальної структури на певній державній території»; «сукупність органів і осіб, що зосредили економічну владу, ухвалюють економічні рішення в державному масштабі, розпоряджаються державною власністю».

Кожна держава, незалежно від форми правління або державного устрою, вирішує ряд основоположних політичних, соціально-економічних й інших задач. Держава виступає законодавчим органом, який створює нормативно-правову базу, що є підґрунтям функціонування всіх суб'єктів національної економіки.

Внаслідок трансформаційних процесів останніх десятиліть спостерігається поглиблення правового впливу на економічні процеси, розширення загальнодержавних програм розвитку, зміна власності, демонополізація економіки, розвиток конкуренції тощо.

Сьогодні важливе значення приділяється пошуку нових форм організації галузевих і територіальних комплексів, стимулювання розвитку підприємництва, науково-технічного прогресу, впровадженню інновацій. Ефективність цих впроваджень залежить від створення зваженого правового поля. Саме тому в сучасних умовах зростає роль державного управління, оскільки держава в особі органів влади може здійснювати соціально-економічну політику, враховує інтереси всіх прошарків суспільства, стимулювати ринкову економіку, забезпечувати ефективність її функціонування з одночасним попередженням негативних наслідків господарської діяльності окремих власників (монополістів, питома вага яких на вітчизняних товарних ринках певних видів продукції є високою, а відповідно їх вплив - вирішальним); гарантувати захист національних інтересів та внутрішнього ринку від зовнішніх і внутрішніх ризиків; забезпечити підтримку національних виробників, що мають стратегічне значення для економіки України (серед яких виділяються промислові монофункціональні підприємства), значний економічний, і в тому числі експортний потенціал.

Якщо розглядаються підприємства державної форми власності, то економічна діяльність держави виражається в безпосередньому господарському керівництві державним сектором економіки. Тут держава виступає власником засобів виробництва, матеріальних благ і послуг, розпоряджається результатами діяльності таких підприємств на власний розсуд.

Низка монопрофільних підприємств, що мають стратегічне значення для української економіки, залишаються в державній власності, не підлягають приватизації, тобто є певною мірою захищеними від процесів рейдерства, внаслідок якого в останні роки втратила свій економічний потенціал значна кількість підприємств колективної форми власності. До певного періоду такі підприємства володіли значними земельними ділянками й іншими основними засобами, захват яких приніс економічним «хижакам-нападникам» мільйонні прибутки, а державі – мільярдні збитки, в тому числі за рахунок втрачених можливостей.

Держава покликана забезпечити соціальну захищеність особам, нормальні умови життя для всіх членів суспільства незалежно від їх безпосередньої участі у виробництві благ, віку, статі і т. ін. Зокрема, соціальна політика держави припускає, по-перше, розподіл соціальних благ незалежно від трудового внеску з метою забезпечення гідного рівня життя для тих, хто через різні об'єктивні причини вже не може повноцінно працювати. По-друге, держава виділяє необхідні кошти на охорону здоров'я, культурний відпочинок, освіту, будівництво, чітку роботу транспорту та зв'язку тощо. Тим самим забезпечується належна реалізація прав громадян на охорону здоров'я, відпочинок, житло, освіту, користування досягненнями культури, тобто тих соціальних прав, якими повинні в максимальному об'ємі користуватися всі громадяни країни. Можна констатувати, що

становлення соціально-правової держави це довготривалий і складний шлях. Зокрема, в останні роки розвиток і збагачення суспільства призвів до розшарування - на бідних і багатих, що породило соціальну несправедливість, а потім і кризу, яка обумовила гострі соціальні конфлікти в українському суспільстві.

Перед державою постає задача забезпечення соціальної захищеності всіх громадян країни; особливо тих, хто знаходиться в економічно невідповідному положенні та підпадає під вищезначені задачі держави (робітників монопрофільних підприємств і членів їх сімей, соціальний захист яких безпосередньо залежить від фінансових можливостей таких підприємств, взаємодії їх з населеним пунктом стосовно утримання соціальної інфраструктури (котра часто є спільною для вищезазначених суб'єктів економіки), а також державного фінансування соціальної сфери та державних гарантій тощо.

Результативність впливу держави на інші суб'єкти економіки і, зокрема, на монопрофільні підприємства залежить від якості прогнозування, планування, організації, мотивації, регулювання, координації, обліку, контролю й аудиту.

Прогнозування - це наукове передбачення, систематичне дослідження стану, структури, динаміки та перспектив управлінських дій і процесів, властивих суб'єктам ринкової економіки. Необхідність в прогнозуванні обумовлена потребою держави вирішувати як повсякденні задачі, так і перспективні проблеми. А оскільки явища, на які впливає держава, мають динамічний характер, то органам виконавчої влади необхідно розробляти реальні прогнози, управляти ними, вирішувати на їх підставі стратегічні задачі розвитку окремих територій.

Планування полягає у визначенні мети, напрямів, задач, способів реалізації тих або інших процесів (політичних, соціальних, економічних, культурних й ін.), розробці програм, за допомогою яких повинна бути досягнута сукупність поставлених державою соціально-економічних, екологічних та інших цілей.

Організація пов'язана зі створенням організаційного механізму, мета якого - сформувати управляючі та керовані системи, а також зв'язки і відносини між ними. Зміст організації включає створення органів управління, побудову структури апарату управління, формування управлінських підрозділів, ланок, розробку положень, встановлення взаємозв'язків між структурами, підбір і розстановку кадрів і ін. Організація означає також реорганізацію та ліквідацію малоефективних органів державного управління, підприємств, установ тощо.

Відомо, що будь-яку діяльність необхідно мотивувати. Держава може мотивувати дії суб'єктів ринкової економіки різними методами - юридичними нормами (забороняючи чи дозволяючи певні види діяльності), адміністративними санкціями (штрафами технічних і протипожежних інспекцій тощо), податковою політикою, встановленням нормативів, лімітів, а також іншими засобами заохочення.

Завдяки регулюванню досягається необхідний стан впорядкування та стійкості системи управління. Регулювання охоплює головним чином поточні заходи щодо будь-яких відхилень від поставлених задач і заданих програм. За допомогою регулювання здійснюються безпосереднє керівництво, корегування поведінки та розвиток керованих об'єктів. Під впливом регулювання процеси управління монофункціональними підприємствами відбуваються в заданому напрямі і відповідно до встановленої програми державного розвитку. Результатом належної організації регулювання є здатність управлінської системи, суб'єктів господарювання зберігати рівновагу в умовах мінливого внутрішнього й зовнішнього середовища.

Координація забезпечує узгодження діяльності систем управління національною економікою в цілому і окремими підгалуззями, територіями, суб'єктами господарювання зокрема.

Облік пов'язаний зі збором, передачею, зберіганням і обробкою даних, реєстрацією та групуванням відомостей про розвиток національної економіки в цілому, на регіональному, місцевому та галузевому рівнях. Облік є передумовою контролю, який

покликаний постійно представляти інформацію про дійсний стан справ щодо виконання стратегічних і тактичних цілей і задач.

Узагальнюючи вищенаведене, необхідно зауважити, що основними факторами визначення впливу держави на регіональний розвиток монопрофільних підприємств є: *політичні* - визначають правову базу створення таких підприємств; *економічні* - створюють умови для проведення зваженої економічної політики на національному і міжнародному рівнях за рахунок раціонального використання техніко-економічного потенціалу монопрофільних підприємств; *соціальні* - спрямовані на розв'язання соціальних проблем населення, в тому числі й тих, що вирішуються монопрофільними підприємствами у взаємодії з населеними пунктами; *управлінські* - за рахунок яких держава досягає стратегічних цілей і тактичних задач розвитку; *інші* - передбачають транспортне обслуговування, енергопостачання суб'єктів економіки на національному і загальнодержавному рівнях.

Держава впливає на розвиток монопрофільних підприємств як безпосередньо, так й опосередковано через міжгалузеві комплекси регіональної ринкової економіки. В роботах українських науковців міжгалузевий комплекс розглядається як сукупність економічно взаємопов'язаних галузей виробничої або невиробничої сфери, що формується в конкретних соціально-економічних умовах внаслідок кооперації й інтеграції підприємств (організацій, установ) різних галузей економіки [62, 67].

Виділення регіональних міжгалузевих комплексів базується на системі політичних, соціальних, економічних, управлінських й інших факторів, в результаті дії яких взаємопов'язуються окремі галузі. В межах кожного регіону функціонують широкоспеціалізовані комплекси (паливно-енергетичний, машинобудівний, агропромисловий, транспортний та ін.), котрі мають великий набір взаємопов'язаних ланок виробництва і вузькоспеціалізовані - лісовиробничий, будівельний, рибпромисловий та ін.. Регіон при цьому розглядається як сукупність всіх взаємопов'язаних структурних комплексів, розташованих на його території.

Міжгалузеві комплекси формуються на основі галузей, що виступають в якості комплексоутворюючих, спрямовані на досягнення стратегічних і тактичних цілей розвитку держави, на розв'язання основних загальнодержавних проблем. Серед таких галузей виділяється транспортна, котра виступає основою формування транспортно-дорожного комплексу, що поєднує в собі залізничний, автомобільний, водний й інші їх види, забезпечуючи функціонування окремих суб'єктів господарювання на мікро-, мезо- та макрорівні.

Формування, становлення та розвиток міжгалузевих комплексів регіональної економіки залежить як від держави, так і від монопрофільних підприємств, що мають містоутворюючий вплив, їх галузевої спрямованості, спеціалізації, форм власності, кадрового потенціалу, транспортної доступності та забезпеченості, що визначають специфіку, види і рівень їх розвитку (рис. 3.7).

Серед факторів, що відіграють в цих процесах провідну роль, можна виділити й обґрунтувати *транспортний*. Дослідження історико-економічних аспектів виникнення міст та розвитку монопрофільних підприємств дозволило виділити основні шляхи їх створення за участю транспорту, а саме:

виникнення нових населених пунктів і розвиток виробництва впродовж транспортних артерій, як природних (ріки, моря, океани), так і штучно створених шляхів (автомобільні, залізничні тощо); новий напрямок розвитку існуючих населених пунктів в результаті винайдення природних ресурсів чи удосконалення їх сфери прикладення в традиційних або нових галузях господарського комплексу країни [185, 186, 241, 245, 251].



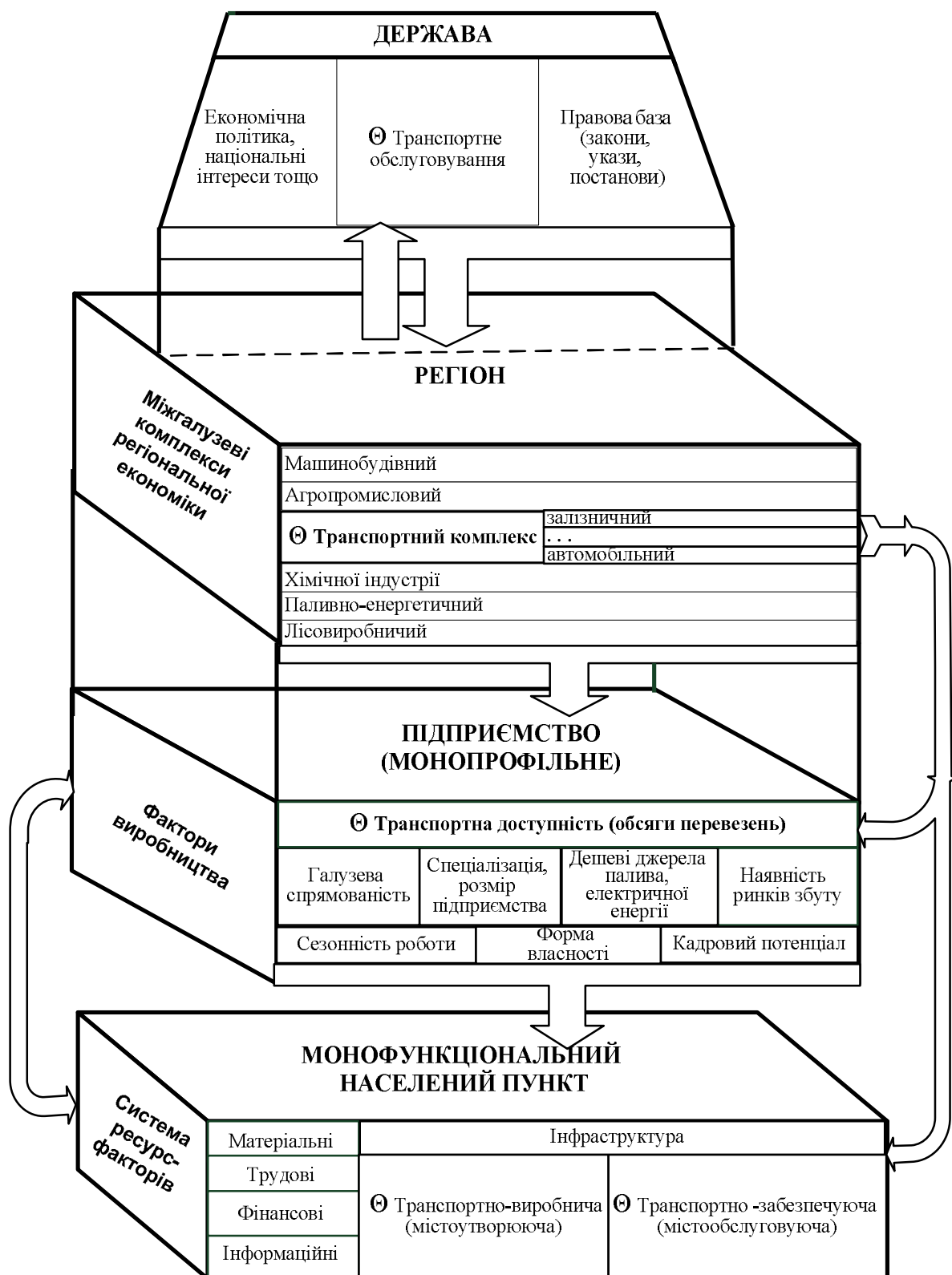


Рис. 3.7. Графоаналітична модель факторів становлення монопрофільних підприємств

Наявність транспорту та створення штучних залізничних і автомобільних транспортних шляхів дозволило розмістити ті чи інші підприємства в існуючих населених пунктах, надавши їм новий вектор розвитку. Це було однією з причин трансформації

населених пунктів (перетворення селищ - на селища міського типу, а селищ міського типу - на міста районного підпорядкування) та головною передумовою розвитку регіональних комплексів.

При створенні монопрофільних підприємств необхідно враховувати цілу низку факторів, що визначають придатність певної території для розміщення конкретних об'єктів. Передусім це: економіко-географічне, транспортне положення, кількісний й якісний склад природних ресурсів, умови та технології їх використання, наявність дешевих джерел палива, електричної енергії, близькість ринків збуту, забезпеченість трудовими ресурсами, вплив сезонних факторів, стан виробничої та соціальної інфраструктури, вартість капіталовкладень, строки будівництва тощо. Ці фактори обумовлюють галузеву спрямованість підприємств, визначають спеціалізацію та розмір, кадровий склад трудових ресурсів, транспортну доступність й обсяги перевезень.

Існуючі проблеми монопрофільних підприємств обумовлені особливостями розміщення, що сформувались за часів планової економіки, і були спрямовані на поєднання республік колишнього СРСР в єдиний організаційно-економічний господарський механізм, на створення закритих виробничих циклів. Незважаючи на те, що такі підприємства були важливими центрами регіонального економічного розвитку, не мали достатнього фінансування для розвитку інфраструктури виробництва, капіталовкладення в засоби виробництва часто ігнорувались, а нестача інвестицій призвела до різкого зниження ефективності виробничих потужностей, конкурентоспроможності продукції, яке відобразилось на результатах діяльності підприємств та життєдіяльності міста (якісному або кількісному складі матеріальних, трудових, інформаційних, фінансових ресурсів, містоутворюючої та містообслуговуючої складових інфраструктури, на які впливає монопрофільне підприємство тощо).

Отже, галузева спрямованість та спеціалізація таких підприємств в національній ринковій економіці суттєво впливає на рівень розвитку населеного пункту, регіону, держави, оскільки саме тут формуються вантажопотоки, які обумовлюють використання різних видів транспорту окремо та у взаємодії, що визначає величину доходів суб'єктів регіональної економіки.

Поглиблення соціально-економічних проблем монопрофільних формувань негативно позначається на процесах економічного зростання, які потребують проведення подальших наукових досліджень механізмів, інструментів і важелів впливу цих суб'єктів на ефективність функціонування регіону.

### **3.3. Залізнично-автомобільне обслуговування монопрофільних формувань ринку**

Становлення та розвиток монопрофільних підприємств ринку відбувається під дією сукупності факторів зовнішнього середовища. Основними суб'єктами впливу на цей процес виступають - держава, галузь, регіон та населений пункт (за умови, що монопрофільне підприємство створюється або отримує новий вектор розвитку в існуючому населеному пункті), або - держава, галузь і регіон (якщо проводиться будівництво, це обумовлює розвиток процесів містоутворення на новій території).

Особливої уваги заслуговує дослідження ролі транспорту в формуванні та становленні монопрофільних підприємств у взаємодії з виникненням та розвитком населених пунктів, оскільки проблеми, що тут розв'язуються з допомогою транспорту є досить специфічними. Це пояснюється унікальними особливостями кожного виду таких підприємств та їх спільними характерними рисами [24, 74, 120, 138 – 141, 146, 151, 156].

В процесі дослідження необхідно зважати на те, що:

- монопрофільне підприємство і населений пункт мають спільні об'єкти інфраструктури і транспортні шляхи;

• переважна більшість вантажів, що надходять до населеного пункту по залізничним коліям, автомобільним дорогам, морям, річкам або озерам обслуговуються самім підприємством або його службами.

Прослідкуємо історично-економічні аспекти впливу транспорту на становлення й розвиток виробництва та населених пунктів. Появу міст давнини пов'язують з науково-технічним і економічним прогресом – появою надлишків виробництва, необхідного для забезпечення несільськогосподарського населення; потребою в «резиденції» уряду, в обороні тощо. Проте всі ці утворення розташовувались упродовж основних транспортних шляхів того часу – водних артерій (річок, їх притоків, які дозволяли забезпечити транспортний рух у визначений час на протязі року). Поступово виникають і розвиваються міста на певній відстані від традиційних транспортних водних шляхів, що пов'язуються з розвитком альтернативних транспортних шляхів, обумовлених розвитком мануфактурного, а пізніше – промислового виробництва. Цей тип поселень часто виявляється монофункціональним – особливим типом адаптації розміщення продуктивних сил до кліматичних і географічних умов, існуючих в певному регіоні (державі).

Ряд дослідників вважає, що *монофункціональне місто* виникає і розвивається як особливий тип соціальної організації, пов'язаний з реалізацією певної суспільно значимої функції в національній або регіональній макросистемі [24, 74, 120, 138 – 141, 146, 151, 156].

Первісне масове виникнення монофункціональних міст (серед яких вирізнялися суконні та залізодільні) у вітчизняній історії почалося під час індустріальної епохи. Існує чимало прикладів створення таких мономіст, які окрім транспортної поєднувала ще одна спільна риса – при заснуванні таких структур необхідним був значний приток робочої сили, якої не вистачало. Тому до цих заводів «приписувалися» казенні селяни, кріпосні «на вивіз», каторжні працівники, використовувалися війська. Тобто часто створювалися так звані «заводи-поселення», частина яких перетворювалася на великі промислові центри, а частина – залишалася у вигляді монофункціональних поселень.

Індустріальна епоха та розвиток товарного виробництва надали поштовх в розвитку таких транспортних підприємств, як корабельні компанії (потім морські порти), залізничні вузли тощо, які визначально займали містоутворююче положення або стали такими.

Якщо пригадати історію ХХ століття, можливо виділити ще низку причин появи монофункціональних міст за рахунок формування, перш за все, монопрофільних підприємств, в тому числі і під впливом транспорту – як ключового (домінуючого) фактора розвитку.

По перше, за рахунок евакуйованих заводів, частина яких була монопрофільними підприємствами, а частина – створивши на початку монофункціональні поселення, потім «злились» з певним близько розміщеним містом.

По-друге, розвиток військової спрямованості країни вимагав створення кардинально нової техніки, технологій не тільки в сфері озброєння, а й у ряді суміжних галузей – машинобудуванні, хімічній, біологічній та ін., що стало причиною появи ще однієї категорії монофункціональних міст – наукоміст.

По-третє, у 50 роках ХХ століття з'явилася тенденція розсередження виробництва із крупних міст до малих та активного залучення місцевої та сільської робочої сили. Існуюча система капітального будівництва була спрямована на формування нових потужностей, а не на реконструкцію вже існуючих об'єктів, що пояснювалося активним будівництвом нових виробництв у селищах, малих та середніх містах; означені підприємства по суті ставали містоутворюючими.

По-четверте, політика концентрації переробки продукції харчових галузей промисловості з наступним примусовим вивозом виробленої продукції в інші регіони призвела до створення великих монопрофільних підприємств - м'ясокомбінатів,

сирзаводів, цукрових заводів й ін. в селищах і районних центрах, що теж, в свою чергу, перетворилися на містоутворюючі моноструктури.

По-п'яте, розвиток соціальної та рекреаційної сфери привів до появи рекреаційних структур, які в окремих регіонах країни теж стали містоутворюючими, а ці поселення теж по праву можна вважати монофункціональними.

Таким чином, сукупність монофункціональних міст в залежності від виду та спрямованості монопрофільних підприємств є досить складною системою галузево-спеціалізованих виробництв з різною чисельністю та кваліфікацією робітників тощо.

Історичні аспекти виникнення мономіст і розвитку монопрофільних містоформуючих підприємств дозволяють виділити два основні шляхи їх створення за участю транспорту, а саме:

- виникнення нових населених пунктів і розвиток виробництва впродовж транспортних артерій як природних - річки, моря, океани, так і штучно створених - автомобільні шляхи, залізниці, тунелі та мости;
- новий напрямок розвитку існуючих населених пунктів в результаті винайдення природних ресурсів чи удосконалення їх сфери прикладення в традиційних або нових галузях господарського комплексу країни.

Наявність транспорту та створення штучних залізничних й автомобільних транспортних шляхів дозволили розмістити ті чи інші підприємства в існуючих населених пунктах, надавши їм новий вектор розвитку. До речі, це було однією з причин перетворення селищ на селища міського типу, а селищ міського типу, в свою чергу, на міста районного підпорядкування.

Крім вже названих передумов виникнення монофункціональних міст у взаємодії зі становленням монопрофільних підприємств (транспортної, природо-географічної і виробничої) важливо виділяти історичні, політичні, соціально-економічні, технічні, технологічні й організаційно-управлінські передумови.

Дослідження будь-якого явища вимагає історичного підходу, виокремлення історичних передумов їх виникнення, що дозволяє не тільки виявити логічні аспекти розвитку тієї чи іншої категорії (утворення), а й виокремити найбільш важливі закономірності їх подальшої трансформації.

Поява певних видів монопрофільних підприємств і монофункціональних міст була пов'язана з розвитком низки галузей, що забезпечували національну безпеку (транспортне машинобудування, хімічна, біологічна промисловість – провідні галузі військово-промислового комплексу, космічна промисловість, наука тощо). Отже, створення певних суб'єктів господарювання відповідало цілям розвитку суспільства, існуючим пріоритетам держави щодо розвитку тих чи інших галузей економіки або територіальних угруповань. Саме в цьому полягає сутність політичних передумов.

Соціально-економічні передумови мають певну специфіку, обумовлену існуванням єдиної соціальної інфраструктури міста і підприємства, тобто створення економічно-ефективного підприємства в певному населеному пункті допомагає державі розв'язати проблеми на місцях; нарощуючи свій потенціал, підприємство забезпечує соціальні потреби не тільки своїх робітників, а й членів їх сімей і населення в цілому.

Що стосується технічних, технологічних й організаційно-управлінських передумов, треба зауважити, що їх значущість й якість залежать від рівня розвитку продуктивних сил в більшій ступені, ніж інших вищеназваних, оскільки дозволяють зробити „технологічний прорив”, підвищувати конкурентоспроможність, поліпшувати результативність діяльності підприємств в цілому і навіть ефективно трансформувати існуючі виробництва та сприяти появі нових галузей виробництва.

Наведені в п. 3.1 та п. 3.2 особливості розвитку транспорту у взаємодії з виробництвом дозволяють окреслити коло нагальних завдань, пов'язаних із становленням містоутворюючих підприємств, організацією виробничих і транспортних процесів, розв'язання яких потребує визначення найбільш оптимальних для кожного підприємства

виду транспорту. Для цього необхідно враховувати на низку загальних та специфічних факторів, що визначають сфери використання різних видів транспорту та враховують особливості внутрішнього і зовнішнього середовища [16, 22, 37, 51-53, 58, 68, 72, 75, 92, 100, 103, 121, 202].

Дослідимо різні види транспорту, визначимо їх сильні та слабкі сторони (переваги та недоліки), можливість їх вибору для ефективного функціонування монопрофільних підприємств (табл. 3.2); проаналізуємо сучасний стан перевезень, що здійснюються цими видами транспорту (табл. 3.3) та перспективи їх розвитку на основі існуючих шляхів сполучення (табл. 3.4). Порівняння різних видів транспорту, виокремлення їх переваг і недоліків, врахування обмежень дозволяє стверджувати, що для переважної більшості монофункціональних підприємств раціональним (оптимальним) є використання залізничного, автомобільного та водного.

Аналіз перевезень вантажів за видами транспорту показує, що лідерами виступають автомобільний та залізничний транспорт; досить значною є питома вага перевезених вантажів водними видами транспорту (річковим і морським); вагомою є частка трубопровідного транспорту (з урахуванням специфіки використання); перевезення вантажів авіаційним транспортом продовжує залишатися проблематичним – об'єми перевезень досить незначні.

Дослідження довжини шляхів сполучення за видами транспорту, динаміка їх змін, особливостей розташування продуктивних сил, наявність або відсутність таких природних транспортних шляхів, як річки та моря, дозволяє стверджувати, що для формування, функціонування й розвитку більшості монопрофільних підприємств країни з урахуванням перспектив розвитку більш оптимальним є використання залізничного й автомобільного транспорту. Стан їх розвитку та рівень є визначальними складовими при прийнятті рішення щодо використання того чи іншого їх виду в процесі заснування та створення нового підприємства, початку процесів містоутворення та містобудування.

Для визначення такої перспективи необхідно дослідити наявні транспортно-економічні зв'язки, в яких задіяні ці види транспорту. З розпадом Радянського Союзу та руйнуванням економічних зв'язків між виробництвом і транспортом виникла структурна диспропорція, що стала призводити до регулярних збоїв в роботі транспортної мережі країни, особливо її найважливішої ланки – залізничного транспорту.

Провідне значення залізничного транспорту обумовлене техніко-економічними перевагами над більшістю інших видів: надійність; регулярність; можливість перевезення вантажів і пасажирів незалежно від пори року та погодних умов; малий ступінь дії на навколишнє середовище; невелика енергоємність перевізної роботи (споживання енергії на залізничному транспорті в 6 разів менше ніж в авіації і в 3 рази менше ніж на автотранспорті) тощо. Збіг напрямів і потужностей основних транспортно-економічних міжрегіональних і міждержавних зв'язків України найкращій у залізничних магістралей в порівнянні з іншими видами транспорту.

Таблиця 3.2

Порівняння видів транспорту та можливостей їх вибору монопрофільними підприємствами

Вид транспорту	Переваги	Недоліки	Можливість вибору
1	2	3	4
Залізничний	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Висока провізна і пропускна спроможність, надійність,</li> <li>2. Здатність перевозити вантажі з високою швидкістю.</li> <li>3. Можливість створення стабільного зв'язку між підприємством та його контрагентами як на національному, так і на світовому рівні.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обмежена кількість перевізників.</li> <li>2. Великі капітальні вкладення у виробничо-технічну базу, висока матеріалоємність і енергоємність перевезень.</li> <li>3. Низька доступність до кінцевих споживачів.</li> <li>4. Недостатньо високе збереження вантажу.</li> </ol>	Оптимальний вибір при великих обсягах перевезень та дистанціях.
Автомобільний	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Висока доступність: можливість доставки вантажу “від дверей до дверей”.</li> <li>2. Висока ступінь маневреності і гнучкості.</li> <li>3. Можливість використання різних маршрутів і схем доставки.</li> <li>4. Розширення можливостей товаровиробників щодо вибору найбільш придатного перевізника.</li> <li>5. Висока швидкість доставки вантажу.</li> <li>6. Достатній рівень збереження вантажу, можливість його відправлення невеликими партіями.</li> <li>7. Відсутність жорстких вимог до упакування товару.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Низька продуктивність.</li> <li>2. Залежність від погодних та дорожніх умов.</li> <li>3. Відносно висока собівартість перевезень на великі відстані.</li> <li>4. Незадовільний стан шляхів транспортного сполучення.</li> <li>5. Низький рівень експлуатаційних показників.</li> </ol>	Оптимальний вибір за умови невеликих дистанцій та відповідної ваги вантажів, що перевозяться.

Продовження табл. 3.2

1	2	3	4	
Авіаційний	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Найвища швидкість доставки вантажу.</li> <li>2. Висока надійність.</li> <li>3. Найкраще збереження вантажу.</li> <li>4. Найбільш короткі маршрути перевезень.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Висока собівартість перевезень, найвищі тарифи серед інших видів транспорту.</li> <li>2. Висока капіталомісткість, матеріало- і енергоємність перевезень.</li> <li>3. Залежність від погодних умов.</li> <li>4. Недостатня географічна доступність.</li> </ol>	Оптимальний вибір лише при потребі високої швидкості руху та специфічності вантажів	
Водний	Річковий	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Більш дешевий порівняно з автомобільним та залізничним.</li> <li>2. Порівняно велика провізна спроможність (на глибоководних річках).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Суттєвий вплив сезонних факторів.</li> <li>2. Коливання води в річках.</li> <li>3. Порівняно низька швидкість руху, що сприяє підвищенню вартості вантажів.</li> <li>4. Наявність транспорту залежить від конфігурації річкової мережі чи внутрішніх водоймищ.</li> </ol>	Оптимальний вибір при наявності глибоководних річок, недостатній розвиненості автомобільних та залізничних шляхів.
	Морський	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Здійснення міжконтинентальних перевезень.</li> <li>2. Низька собівартість перевезень на далекі відстані.</li> <li>3. Висока провізна та пропускна здатність.</li> <li>4. Порівняно низька капіталомісткість перевезень.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обмеженість перевезень.</li> <li>2. Низька швидкість доставки.</li> <li>3. Залежність від географічних, навігаційних і погодних умов.</li> <li>4. Необхідність створення складної портової інфраструктури.</li> <li>5. Жорсткі вимоги до упакування.</li> <li>6. Недостатня частота відправлень.</li> </ol>	Оптимальний вибір за умови перевезень великих партій вантажів на значні відстані без значних обмежень в часі.

Продовження табл. 3.2

1	2	3	4
Трубопровідний	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Відстані транспортування вантажів є більш короткими, ніж при транспортуванні залізницею чи водним транспортом.</li> <li>2. Краще збереження вантажів завдяки герметизації.</li> <li>3. Порівняно низькі капітальні витрати, потреба в робочій силі.</li> <li>4. Порівняно низька собівартість транспортування.</li> <li>5. Повна автоматизація операцій.</li> <li>6. Незалежність від кліматичних умов.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Вузька спеціалізація</li> <li>2. Для ефективного використання потрібен потужних потік продукції (газу, нафти).</li> </ol>	Обмежена сфера використання монопрофільними підприємства нафтогазового комплексу.



Таблиця 3.3

## Перевезення вантажів за видами транспорту [159]

Роки	Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис. т.						
	залізничний: відправлення	залізничний: перевезення <sup>1</sup>	морський	річковий	автомобільний <sup>2</sup>	авіаційний	трубопровідний
1980	981079,0		47061,0	51340,6	4391508,0	268,0	207359,4
1985	1023820,0		56485,9	56687,9	4727019,0	273,1	253319,0
1990	974253,0		53253,3	65728,1	4896319,1	167,3	295887,4
1991	850666,0		44002,2	60165,1	4803842,8	134,1	270181,8
1992	749217,0		33944,1	40758,2	3703539,0	55,0	264304,0
1993	534868,1		28822,0	25439,5	2810917,0	15,0	250522,3
1994	407683,0		25635,4	19881,0	1868918,7	15,9	244102,7
1995	360225,3		20797,8	12844,6	1816401,0	19,0	245527,4
1996	296050,7	342558,1	14214,2	7740,3	1254540,2	17,2	245665,2
1997	293523,5	341417,0	10407,4	8567,0	1249866,6	13,5	236698,7
1998	286321,5	335052,5	8775,7	9045,3	1081326,2	15,5	240954,9
1999	284244,3	334635,9	6478,1	8105,2	955329,1	11,3	235062,0
2000	295921,0	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	19,5	220057,5
2001	313089,0	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	218447,7
2002	330188,3	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6
2003	363364,7	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9
2004	388295,0	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0
2005	378911,7	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8
2006	398148,3	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7
2007	415910,7	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7
2008	399679,7	498536,8	8228,2	11293,5	1266589,1	102,1	186797,0

<sup>1</sup> Статистичні данні обробляються з 1996 р.

<sup>2</sup> З урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, з 2002р. – з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями.

Таблиця 3.4

**Довжина шляхів сполучення загального користування за видами транспорту, км  
[196]**

Роки	Експлуатаційна довжина залізничних		Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів	Довжина автомобільних доріг	
	усього	у т. ч. електрофікованих		усього	у т. ч. з твердим покриттям
1980	22553,0	7058,0	4910,0	163243,0	133673,0
1985	22698,0	7628,0	4911,0	162335,0	145236,0
1990	22798,5	8113,1	4005,0	167804,0	157199,0
1991	22794,6	8319,2	3915,5	168979,0	159118,0
1992	22938,1	8364,9	3748,0	169964,0	160807,0
1993	22754,5	8344,2	3647,0	170518,0	161784,0
1994	22728,8	8508,1	3662,0	172315,0	162725,0
1995	22756,4	8521,2	3662,0	172257,0	163255,0
1996	22757,2	8594,8	3181,5	172565,0	163904,0
1997	22701,5	8711,3	3046,0	172378,0	164097,0
1998	22600,1	8905,8	2993,0	168545,7	162645,9
1999	22471,7	9078,1	2436,2	168674,2	162957,2
2000	22300,7	9144,0	2413,5	169490,9	163827,0
2001	22217,7	9243,5	2280,5	169629,9	164089,0
2002	22078,0	9285,2	2282,0	169678,5	164245,4
2003	22051,0	9301,7	2241,0	169738,9	164633,4
2004	21990,2	9370,4	2253,2	169447,1	164772,2
2005	21980,4	9383,8	2191,2	169322,8	164956,7
2006	21870,4	9556,8	2151,7	169104,2	165155,0
2007	21852,2	9647,5	2175,7	169421,6	165611,2
2008	21654,7	9727,9	2165,8	169501,6	165799,9

Розглянемо існуючі в Україні транспортно-економічні зв'язки. Для цього, перш за все, зупинимось на основних класифікаційних ознаках транспорту, і зокрема, на видах перевезень, які визначають кількісний і якісний їх.

Відомо, що за характером перевезень залізничний транспорт поділяється на пасажирський і вантажний. Залежно від ролі виконуваної роботи розрізняється залізничний транспорт загального користування (сполучає окремі регіони та країни світу, забезпечує міжнародні та внутрідержавні залізничні зв'язки між товаровиробниками та споживачами продукції, пасажирські перевезення) і відомчого користування (перевозка сировини, матеріалів, комплектуючих, запасних частин і інших видів продукції).

Останніми роками на залізницях країни набула поширення класифікація окремих її напрямів за декількома показниками: за призначенням, роллю, інтенсивністю руху та ін. Так, наприклад, виділяють дороги державного та місцевого значення (відповідно першого та другого класу). Дороги першого класу знаходяться в пріоритетному положенні, ці магістралі якнайповніше забезпечуються паливом, матеріалами, устаткуванням, державними інвестиціями, що дозволяє оптимізувати умови перевезень, підвищити ефективність процесу перевезень в цілому. Дороги другого класу таких переваг не мають, що позначається на ефективності їх роботи. Незважаючи на це, залізниці для більшості регіонів країни залишаються найнадійнішими транспортними комунікаціями.

У взаємодії з магістральним залізничним транспортом функціонує й залізничний транспорт промислових підприємств та організацій, який виконує хоча і додаткову, але виключно важливу роль у сфері виробництва; цей вид транспорту з'єднаний із загальною мережею залізниць за допомогою під'їзних колій, які належать підприємствам, підприємцям, організаціям й установам незалежно від форм власності, а також громадянам - суб'єктам підприємницької діяльності. Під'їзні колії призначено для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств у взаємодії з залізничним транспортом загального користування [197].

Загальна розгорнена довжина під'їзних колій залізниць на початку 2006 р. складала 22860,4 км, тобто перевищувала довжину залізничних ліній загального користування на 990,3 км; на початку 2007 р. ця довжина складала - 21216,09 км, що було меншим довжини залізничних ліній на 654,31 км; ці зміни відбулися за рахунок скорочення кількості під'їзних колій на 171 одиницю за рахунок ліквідації тих, що належать підприємствам (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

## Довжина шляхів сполучення за видами транспорту

Показники	Роки	
	2006	2007
1. Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км	21870,4	21870,4
2. Всього під'їзних залізничних колій (а+б+в) їх довжина, км	6663 22860,4	6492 21216,09
а) кількість під'їзних колій, які належать підприємствам їх довжина, км	3827 19765,4	3767 18384,798
б) кількість під'їзних колій, які належать залізниці (із них малодіяльних/підлягають ліквідації) їх довжина, км	2079/279/35 2062,6	1961/326/15 1782/82
в) кількість під'їзних колій господарських одиниць залізниці їх довжина, км	757 1032,4	764 1048,47
г) кількість під'їзних колій вузької колії їх довжина, км	16 20,2	16 20,186

Треба відмітити, що рівень технічної оснащеності залізничного транспорту загального користування набагато вищий, ніж відомчого, який виконує відносно невеликий об'єм роботи та спеціалізується на переміщенні вантажів; проте відомчий транспорт до останніх двох десятиліть розвивався в основному високими темпами.

Як вже зазначалось, особливості розміщення продуктивних сил в країні призвели до виникнення й розвитку монофункціональних міст і підприємств, існування та розвиток котрих безпосередньо залежить від містоутворюючих структур – як правило, рівня розвитку монопрофільних підприємств й організацій різних галузей економіки, транспортні підрозділи яких в своєму складі мають залізничний транспорт [35, 146, 151, 211, 207, 239].

В загальнонаціональних рамках питома вага перевезень за окремими під'їзними коліями є незначною, сукупний обсяг цих перевезень визначає обсяги перевезень магістральним залізничним транспортом в цілому. Зауважимо, що економічні проблеми негативно позначаються на розвитку цього виду транспорту.

Необхідно зазначити, що за рівнем розвитку залізничного транспорту на території країни виділяються два регіони – Західна Україна й Донбас, де щільність

транспортних магістралей склалася історично і обумовлена дією різних по своїй природі факторів. Зокрема, на заході – в першу чергу, розвиток залізниць був обумовлений прикордонним положенням і спорудою ще в довоєнний період густої транспортної мережі; у Донбасі та Придніпров'ї – необхідністю транспортного обслуговування підприємств видобувної й обробної промисловості, більшість з яких є монофункціональними.

Сьогодні на території України функціонують шість основних залізничних магістралей, об'єднаних державною адміністрацією залізничного транспорту “Укрзалізниця”: Південно-західна, Донецька, Придніпровська, Південна, Львівська й Одеська (табл. 3.6).

З таблиці видно, що загальні транспортно-економічні зв'язки визначаються особливостями каркасу залізничної мережі, природо-географічними факторами, особливостями розміщення продуктивних сил, а також основними напрямками перевезень та їх характеристикою. Крім того, рівень розвитку цих зв'язків визначається не тільки власним виробництвом - рухом товарів від виробників до споживачів, а й транзитним потенціалом країни.

Таким чином, залізничний транспорт країни має певну спеціалізацію в перевезенні вантажів, що вимагає посиленої уваги до удосконалення галузевої та територіальної структури вантажопотоків, підвищення ефективності вантажних перевезень, чіткої взаємодії з іншими видами в змішаних сполученнях.

Аналіз обсягів і напрямків перевезень доводить, що в об'ємі вантажних перевезень переважають масові вантажі (понад 60%), що транспортуються великими партіями на значні (більше 600 км) відстані; причому близько 80% вантажів перевозиться у межах двох або більше залізниць. При транспортуванні продукції часто застосовується декілька видів транспорту, наприклад, залізничний й автомобільний, залізничний і річковий, залізничний і морський тощо; це дозволяє оптимізувати транспортні витрати, а також ефективно використовувати всі види транспорту.

Найбільшу питому вагу в структурі вантажних відправлень займає кам'яне вугілля, кокс, мінеральні будівельні матеріали, руди, чорні та кольорові метали та нафтові вантажі; другорядне місце належить - зерну, мінеральним добривам, лісу й іншим видам вантажів.

Оскільки значна кількість означених товаровиробників є монопрофільними, можна стверджувати, що їх транспортні зв'язки з підприємствами різних галузей і сфер діяльності є досить розгалуженими й реалізуються за допомогою як виробничого (відомчого), так і загального магістрального транспорту.

Таким чином, залізнично-автомобільне обслуговування виступає важливою організаційно-економічною складовою становлення монопрофільних підприємств і відповідних монофункціональних міст, забезпечує кінцеву результативність їх виробничо-господарської, збутової й іншої діяльності на всіх стадіях життєвого циклу перевізного процесу.

Таблиця 3.6

## Основні транспортно-економічні характеристики та зв'язки залізничного транспорту України

Залізниця	Особливості залізничної мережі	Залізничні вузли	Вантажонапружені ділянки	Види вантажів		Взаємодія з іншими видами транспорту
				основні	транзитні вантажі	
1	2	3	4	5	6	7
Донецька залізниця	<p>1. Експлуатаційна довжина - 2,9 тис. км</p> <p>2. Основний каркас залізничної мережі сильно завантажений, має численні примикання під'їзних шляхів промислових підприємств (вугільних шахт, теплових електростанцій, металургійних комбінатів, хімічних і машинобудівних заводів, підприємств будівельної індустрії), більшість з яких є містоутворюючими.</p> <p>3. На під'їзних шляхах здійснюється більше 4/5 всього навантаження дороги. Немає пункту, віддаленого від залізничних станцій на відстані більше 25 км</p> <p>4. Висока вантажонапруженість її основних напрямів, (в 5-6 разів вища середньомережевої)</p>	Маріуполь; Донецько-Макіївський, Алчевськ; Єнакієвській	<p>1. Дебальцево-Ясиноватая-Чапліно - сполучає Донбас з Придніпров'ям, центральними і західними районами України</p> <p>2. Від Харкова на Червоний Ліман-Горлівку-Крінічне-Ловайське і далі на Марцево (Таганрог) - Ростов-на-Дону - відбувається майже половина всіх зовнішніх і транзитних вантажних зв'язків дороги</p> <p>3. Від Дебальцева на Попасну, Луганськ і Должанську</p> <p>4. Приазов'я – Маріуполь – де транспортується до порту кам'яне вугілля і чорні метали</p> <p>5. Лінія, що відходить на північ від Донецька, на Харків; Харків - обслуговує Константи́нвуку, Краматорськ і Слов'янськ – центри машинобудування і хімічної промисловості</p>	<p>Кам'яне вугілля (біля 50%);</p> <p>- чорні метали (біля 30%);</p> <p>- будівельні матеріали і вапняк для металургійної промисловості,</p> <p>- залізняка тощо</p>	<p>Чорні метали, машини;</p> <p>- промислове устаткування;</p> <p>- нафто продукти;</p> <p>- хліб;</p> <p>- ліс</p>	<p>Взаємодіє головним чином з автомобільним транспортом. Головною автомобільною дорогою є шосе, яке йде від Харкова на Ростов-на-Дону через Слов'янськ, Артемівськ, Дебальцево і Ровеньки. Важливе значення має приморське шосе, що йде від Ростова-на-Дону до Криму через Маріуполь, а також дорога Донецьк - Маріуполь</p>

Продовження табл.3.6

1	2	3	4	5	6	7
Придніпровська залізниця	Експлуатаційна довжина – 3,2 тис. км. Густина залізничної мережі в Придніпров'ї в 2-2,5 рази менше, ніж у Донбасі, що пов'язане переважно з меншою насиченістю території заводами, фабриками, шахтами, а також з наявністю в межах дороги річкового транспорту (р. Дніпро) . Основна маса вантажів в Придніпров'ї перевозиться в трикутнику Дніпропетровськ-Кривий Ріг-Запоріжжя, де розміщені крупні підприємства чорної металургії, споживаючі багато кам'яного вугілля, залізняка, допоміжні матеріали, крупні теплові електростанції, коксохімічні і машинобудівні заводи	Дніпропетровськ; Кривий Ріг; Запоріжжя	1. Найзначніша по протяжності в межах дороги лінія Лозовая-Павлоград-Синельниково-Запорожжя-Мелітополь-Джанкой-Сімферополь-Севастополь – основні вантажі - перевезення чорних металів на його машинобудівні заводи, кам'яного вугілля, вапняку. 2. Очерет - Зоря - Верхній Токмак-Нововесела (і далі на Каховку) - завантажена транзитним потоком кам'яного вугілля з Донбасу до морських портів Херсон і Миколаїв. 3. Лінія Джанкой-Керч використовується для вивозу керченської руди, основний потік якої направляється Маріупольським шляхом. 4. Поромна переправа станціями Крим і Кавказ через Керченську протоку скорочує шлях залізничних перевезень з Придніпровської дороги на Северо-Кавказкою на декілька сотень кілометрів	Залізна і марганцева руда Криворізького і Никопольського басейнів; - кам'яне вугілля; - будівельні матеріали; - чорні метали; - залізняка тощо	Кам'яне вугілля; – чорні метали; - ліс; - хліб тощо	Придніпровська дорога тісно взаємодіє з: - Дніпровським річковим транспортом, (який в межах дороги має два найбільші порти: Ніжнеднепровськ (Дніпропетровськ) і порт в Запоріжжі); - морським транспортом (через Бердянськ – порт Азовського моря і кримські порти – Євпаторію, Севастополь, Феодосію і Керч); - автомобільним транспортом (найважливішими автомобільними дорогами є: а) упорядковане шосе Харьков-Красноград – Новомосковськ – Запоріжжя – Мелітополь – Джанкой - Сімферополь-Севастополь; б) дороги Кривий Ріг – Дніпропетровськ - Новомосковськ та Кривий Ріг-Нікополь-Запоріжжя

Продовження табл.3.6

1	2	3	4	5	6	7
Південна залізниця	Експлуатаційна довжина – 3,6 тис. км Транспортно-географічне положення території, переважають в структурі вантажних перевезень транзиту, який складає приблизно 3/5 всіх перевезень дороги	Харківський вузол	1. Центральний напрямок (від станції Букіно (з боку Червоного Лиману) через Харківський залізничний вузол на Готню, Льгов і далі на Брянськ і Москву) 2. Східний (від станції Слав'яногорської (також з боку Червоного Лиману) через Купянській залізничний вузол на Валуйки, а звідти через Старий Оскол, Касторную і Єлець на Москву і далі на Вороніж і Пензу); 3. Західний (від Лозової через Полтавський залізничний вузол на Ромадан, Гребінку і Київ) По всіх цих напрямках Донбасу йде транзитний потік чорних металів, хімічних вантажів, будівельних матеріалів, машин і промислового устаткування	Залізняка; - будівельні матеріали; - нафтопродукти, цукровий буряк; - хлібні вантажі; - машини і устаткування; металовироби тощо	Машини; - металовироби; - чорні метали, лом чорних металів; - кам'яне вугілля, - мінерально-будівельні матеріали тощо.	Взаємодія з річковим транспортом в межах дороги здійснюється через Кременчуцький порг. Територію Харківської області перетинає шосе Москва – Харків - Сімферополь. Інші важливі автомобільні дороги, що проходять по території, обслуговуваній Південною дорогою: Київ – Лубни - Полтава-Харків, Харків - Ростов-на-Дону (ділянка Харків-Родзинки), Полтава-Кременчук; Ахтирка-Харків

Продовження табл.3.6

1	2	3	4	5	6	7
Південно-західна залізниця	<p>1. Експлуатаційна довжина – 4,7 тис. км.</p> <p>2. У загальному об'ємі робіт дороги 3/5 складає транзит.</p> <p>3. Густина мережі в межах дороги висока, особливо у Вінницькій, Хмельницькій, Житомирській і Київській областях</p>	<p>Київський залізничний вузол – основний центр відправки вантажів.</p> <p>Основні вузли прибуття вантажів станції Київського залізничного вузла, Вінниця, Чернігів, Житомир і Біла Церква</p>	<p>1. Головна лінія Південно-західної дороги – напрям Хутір Михайлівський – Конотоп – Бахмач – Ніжин – Київ – Казатін – Вінниця – Жмеринка – Хмельницький – Тернопіль - ця магістраль має значний вантажопотік, що складається з кам'яного вугілля, чорних металів, хімічних продуктів і машин Донбасу і Харкова, до яких із станції Фастів додається потік залізняка і чорних металів Придніпров'я.</p> <p>2. Паралельний першому напрям: Казатін – Шепетівка – Здолбунів – Рівно – Львів – за яким йде частина вищенаведених потоків вантажів.</p> <p>3. Лінія Шепетівка – Здолбунів – Рівно – Луцьк – Ковель – має важливе значення для здійснення експортних вантажів на Брест</p>	<p>Мінеральні будівельні матеріали, головним чином будівельний камінь і матеріали (граніт, мармур, лабрадорит);</p> <p>– продукція харчової промисловості (цукор, мука, комбікорм) і сільського господарства (цукровий буряк),</p> <p>– кам'яне вугілля;</p> <p>– ліс;</p> <p>– нафтопродукти;</p> <p>– чорні метали;</p> <p>- металовироби тощо</p>	<p>Залізняка;</p> <p>- нафтопродукти;</p> <p>кам'яне вугілля;</p> <p>- чорні метали;</p> <p>- хліб;</p> <p>- ліс</p>	<p>В межах дороги залізничний транспорт широко взаємодіє з річковим (найважливіші перевалочні пункти змішаних залізнично-водних перевезень – Київ і Чернігів);</p> <p>- автомобільним шляхами є дороги: а) Гомель – Чернігів – Київ - Біла Церква Умань; б) Київ-Житомир - Новоград-Волинський - Рівно, в) Біла Церква – Казатін – Любар – Ямполь –Кременец; г) Умань Вінниця - Хмельницький - Тернопіль</p>



Продовження табл.3.6

1	2	3	4	5	6	7
Львівська залізниця	<p>1. Експлуатаційна довжина – 4,5 тис. км.</p> <p>2. Дорога забезпечує вихід з території України на захід – через прикордонні станції Чоп, Мостіська і Брест – потоку експортних вантажів. Менш істотна роль дороги в місцевих вантажних перевезеннях.</p> <p>3. Густина мережі в межах дороги є досить нерівномірною</p>	<p>Чоп; Мостіська; Дрогобич; Надвірна; Львів; Рівне</p>	<p>1. Основна залізничну магістраль Західної України: Рівно - Львов-Стрий-Чоп - обслуговує основний потік зовнішньоторговельних вантажів України між Чехією, Словаччиною, Угорщиною і Австрією.</p> <p>2. Транс-європейська магістраль: Москва – Київ – Львів – Краків - Варшава.</p> <p>3. Лінії: Львов – Самбір - Ужгород, Львов - Івано-Франківськ - Коломия, Дрогобич – Стрий - Тернопіль – використовуються для місцевих перевезень</p>	<p>Залізняк; - кам'яне вугілля; - ліс; - нафтопродукти; - кокс тощо</p>	<p>Залізняк; - нафтопродукти; - кам'яне вугілля; - чорні метали; - мінерально будівельні матеріали; - ліс</p>	<p>Залізниця активно взаємодіє з автомобільним транспортом, оскільки територія відрізняється високою густиною автомобільних доріг з твердим покриттям. Проте густина їх не скрізь однакова: вона у край невелика в Поліссі і Карпатах і надзвичайно висока в Прикарпат'є. Крупним центром автомобільних доріг є Львів, сполучений автомобільними магістралями через Луцьк і Ковельс Брестом, через Броди, Дубно і Рівним з Житомиром і Києвом, через Тернопіль з Хмельницьким і Вінницею, через Івано-Франківськ, Коломию і Чернівці з Бельцями і Кишиневом, через Самбор з Ужгородом і через Стрий з Мукачевим</p>

Продовження табл.3.6

1	2	3	4	5	6	7
Одеська залізниця	<p>1. Експлуатаційна довжина – 4,2 тис. км.</p> <p>2. Мережа залізниць формувалася тут під великим впливом приморського географічного положення території, що нею обслуговується.</p> <p>3. В цілому вантажонапруженість залізниці значно нижче середньо мережевої</p>	Одеса; Іллічевськ	<p>1. Найбільш завантажені лінії Одеської залізниці, що йдуть до морських портів (від Вінниці і Черкас до Одеси і Іллічевську, від Знаменки, Дніпропетровська і Донецька до Миколаєва і Херсона</p> <p>2. Менш завантажені лінії невеликого протягу, обслуговуючі переважно сільськогосподарські райони (імені Тараса Шевченка – Квітковий – Хрестіновка – Зятьковці – Вапнярка - Ямполь, Чернолеська – Помошна – Борщі, Миколаїв – Колосовка – Роздільна - Кучурган)</p>	<p>Кам'яне вугілля;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- мінеральні будівельні матеріали;</li> <li>- чорні метали;</li> <li>- нафтопродукти тощо</li> </ul>	<p>Цукор-сирець;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- машини і металовироби;</li> <li>- тропічні фрукти;</li> <li>- нафтопродукти;</li> <li>- кам'яне вугілля;</li> <li>- чорні метали;</li> <li>- мінерально-будівельні матеріали;</li> <li>- ліс</li> </ul>	<p>Одеська дорога широко взаємодіє з іншими видами транспорту – морським (у портах Одеса, Іллічевськ, Південний, Миколаїв і Херсон), річковим (у портах Ізмаїл на Дунаї, Херсон і Черкаси на Дніпрі) і автомобільним (територію, обслуговувану дорогою, перетинають наступні магістральні автодороги: Одеса Умань - Київ, Одеса – Тирасполь - Кишинів, Одеса – Белград - Рені, Одеса – Ніколаєв – Херсон - Каховка, Кишинів – Кіровоград)</p>

### 3.4. Наукові здобутки в сфері транспортного забезпечення монопрофільних виробничих структур

Виділення транспорту, як ключового фактора формування монопрофільних підприємств, висуває на перший план використання резервів для ефективного застосування всіх наявних ресурсів і створення домінуючого продукту – основи регіонально-спеціалізованого виробництва. Реалізація цієї задачі потребує глибокого опрацювання наукових доробок в різних сферах, пов'язаних передусім з транспортом і транспортним виробництвом, економікою промислового підприємства, процесами містобудування, зокрема, в частині, що стосується формування містоутворюючої бази та її впливу на містообслуговуючу складову населених пунктів (монофункціональних міст).

Вагомі теоретико-методологічні та практичні аспекти функціонування транспорту представлені в працях О.О. Бакаєва [16], М.Н. Бідняка [22], В.Н. Лівшиця [118,119], Є.М. Сича [184-188], Е.Д. Ханукова [221], Т.С. Хачатурова [222], Ю.М. Цветова [223, 224] та інших вчених.

Питання транспортного обслуговування підприємств знайшли відображення в працях таких вітчизняних й іноземних вчених, як: Л.А. Александров [5], О.О. Бакаєв [16], Н.І. Богомоллова [23], О.В.Гончарук [53], В.М. Гурнак [61], Є.А. Жуков [75], Л.Г. Зайончик [76 – 78], В.П. Коба [99], Н.М. Колесникова [100], Ю.В. Кулаєв [113], О.М. Ложачевська [121], А.А. Міхін [136], В.І. Пасічник [154], Б.І. Шафіркін [233], В.Г. Шинкаренко [237, 238] та багато інших.

Достатньо ґрунтовними є дослідження науковців в сфері залучення залізничного й автомобільного транспорту до обслуговування підприємств промисловості. Питання взаємодії різних видів транспорту при розв'язанні різного роду виробничо-економічних задач досліджували: Ю.С. Бараш [19], М.Н. Бідняк [22], О.О. Вовк [47], М.М.Громов [58], П.Т. Драчов [68], Г.Є. Єршова [72], В.Н. Лівшиць [118, 119], В.І. Пасічник [154], І.М. Писаревський [159 – 161], А.А. Союзов [194] та ін.

Аналіз наукових праць і розробок в сфері транспортного обслуговування показує, що залишаються невирішеними проблеми оптимізації вибору та доцільності використання підприємствами тих чи інших видів транспорту на всіх етапах життєвого циклу монофункціонального підприємства.

Особливої уваги в цих питаннях потребує первісна стадія – формування монопрофільного підприємства, котра дозволить:

- реалізувати досягнення науково-технічного прогресу за рахунок відповідності вимогам господарського комплексу країни та потребами ринку;
- забезпечити високий техніко-економічний рівень новостворюваних підприємств, що дозволить раціонально використовувати всі наявні ресурси;
- ефективно використовувати інвестиційні ресурси;
- підвищити потенціал території, на якій створюється таке підприємство, що сприятиме вирівнюванню соціально-економічному розвитку регіонів країни тощо.

В ринкових умовах господарювання все більшого значення набувають питання врахування соціальних, екологічних, ергономічних та інших вимог до новостворюваних підприємств з боку держави та фінансово-економічних - з боку інвесторів, що потребує комплексного підходу до оцінки ефективності їх формування, відмови від локального й тимчасового зиску.

У зв'язку з цим на перший план виходять питання ефективності використання ключових ресурсів, задіяних в формуванні промислових підприємств, та забезпеченні їх дієздатності.

Створенню проектів промислових підприємств в цілому і транспортного машинобудування, зокрема, займалися такі видатні вчені, як: В.Н. Васильєв [150], О.П. Градов [273], І.С. Зотов [277], І.С. Говсієвич [277], Є. М. Карлик [273] та інші. Ними сформульовані основні вимоги до розробки проектів промислових підприємств, зокрема,

монопрофільних, що не втратили своєї актуальності й сьогодні, визначені основні передумови та напрямки їх розвитку, запропоновано методичні підходи щодо обґрунтування доцільності створення тощо. Заслужують на увагу виокремлення резервів підвищення якості й ефективності проєктів машинобудівних заводів. Проте, питанням транспортного забезпечення будівництва та запровадження в дію таких підприємств приділялося недостатньо уваги, а резерви, пов'язані із застосуванням того чи іншого виду транспорту, залишилися неврахованими під час обґрунтування економічної ефективності їх створення.

Особливої актуальності ця проблема набуває для монопрофільних підприємств, транспортні підрозділи яких забезпечують життєдіяльність не тільки самого виробництва, а й всього населеного пункту в цілому, одночасно сприяючи процесам містобудування.

Дослідження літературних джерел в сфері транспортного забезпечення монопрофільних підприємств показує, що недостатньо висвітлені фактори розвитку транспортних підрозділів означених суб'єктів господарювання, фрагментарно окреслені обмеження сфери дії цих факторів на національному та регіональному рівнях тощо.

Монопрофільні підприємства різних галузей господарського комплексу країни в своєму складі мають транспортні підрозділи, які містять внутрішньовиробничий транспорт та магістральний (загального користування).

Дослідженнями технологічного (внутрішньовиробничого) транспорту, який забезпечує переміщення предметів праці в межах підприємств, займалися Єршова Г.Є., Жуков Є.А., Зайончик Л.Г., Лівшиць В.Н., Сич Є.М., Тріхунков М.Ф., Цветов Ю.М., Хануков Є.Д., Хачатуров Т.С. [72, 75, 76-78, 118, 119, 184-188, 209, 223, 224]. Об'єктами їх дослідження переважно виступали залізничні під'їзні колії, міжцехові і внутрішньоцехові шляхи, внутрішні автомобільні, підвісні й канатні дороги, монорельсові шляхи, тракторний і гужовий транспорт і т. ін. Головна увага спрямовувалася на стан, показники руху та використання транспортних способів, досліджувалися питання їх модернізації, оновлення та відтворення.

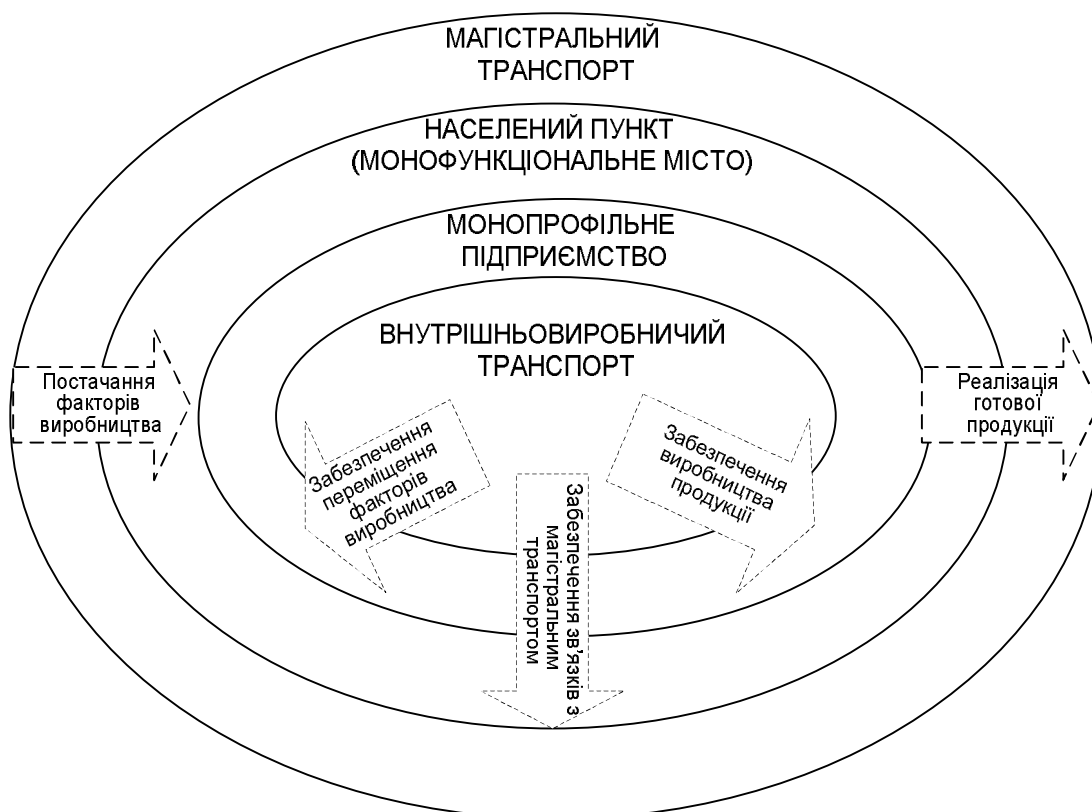
Аналізуючи магістральний транспорт (залізничний, річковий, морський, автомобільний, трубопровідний), науковці акцентували увагу переважно на: забезпеченні транспортно-економічних зв'язків між підприємством та контрагентами, які виникають в процесі виробництва та реалізації продукції, технічному стані транспортних засобів, рівню їх використання, динаміці оновлення тощо [72, 75, 76, 118-119, 184-188, 209].

Досліджуючи транспортне забезпечення монопрофільних підприємств та зважаючи на їх роль в економіці країни, перш за все, необхідно виявити закономірності взаємодії магістрального та внутрішньовиробничого транспорту та їх вплив на територіальні утворення місцевого та регіонального рівня (рис. 3.8).

Доведено, що стан транспортного обслуговування значною мірою визначає розвиток монопрофільних підприємств, а отже, всього населеного пункту. Транспорт забезпечує не тільки рух товарних потоків, а й безперервне функціонування такого підприємства, монофункціонального міста та їх взаємодію.

Види транспорту, що використовують підприємства на стадіях формування та функціонування, а також їх комбінація можуть бути досить різноманітними. Оскільки кожний вид транспорту має свої переваги та недоліки, обмеження в застосуванні, то від їх використання окремо й у взаємодії залежить результативність комплексного розвитку взаємодіючих суб'єктів господарювання.

Ефективність роботи транспортних підрозділів підприємств розглядалися Єршовою Г.Є., Жуковим Є.А., Лівшицем В.Н., Сичом Є.М., Тріхунковим М.Ф., Цветовим Ю.М., Хануковим Є.Д., Хачатуровим Т.С. [72, 75, 76-78, 118, 119, 184-188, 209, 223, 224] та багатьма іншими вченими. Проте, вплив резервів кожного виду транспорту на загальну ефективність, особливо на стадії формування нових промислових підприємств, залишився мало дослідженим.



*Рис.3.8. Взаємодія транспорту монопрофільного містоутворюючого підприємства з територіальним угрупованням в процесі виробництва продукції*

Практично нерозкритими в науковій літературі залишаються й питання впливу різних видів транспорту на строки формування таких підприємств і капітальні вкладення, необхідні на різних етапах їхнього життєвого циклу. Все це потребує подальших досліджень, що обумовлює актуальність обраної теми, результати якої знайшли відображення в наступних розділах монографії.

## РОЗДІЛ 4

### ЗАЛІЗНИЧНО-АВТОМОБІЛЬНІ ФАКТОРИ РОЗВИТКУ МОНОПРОФІЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ РИНКУ

#### 4.1. Транспортне обслуговування монопрофільних виробничих структур

Становлення монопрофільних підприємств і монофункціональних міст залежить від сукупності факторів, серед яких провідне місце посідає транспорт, який, по суті, формує інфраструктуру господарського комплексу країни, відображає розвиток та розміщення продуктивних сил в межах певного територіального угруповання, забезпечує зв'язок між виробництвом і споживанням, тобто виступає ключовим чинником формування, функціонування та їх розвитку. Саме це обумовлює необхідність дослідження основних факторів, які призвели до становлення монопрофільних підприємств, виокремлення в системі цих факторів транспортної складової, що в свою чергу, дозволить сформулювати умови ефективного транспортного обслуговування.

Трансформаційні процеси, що відбуваються в економіці країни, призвели до видозмінення сфер, методів й інструментів, які використовує держава для регулювання економічних змін, впливу на соціально-економічні й інші явища, створення нових і реорганізації існуючих суб'єктів господарювання різних організаційно-правових форм.

Держава впливає на розвиток будь-якого суб'єкта економіки як безпосередньо, так і опосередковано – через регіональні та місцеві органи управління. Тобто, на макро- та мезорівні формуються основні складові механізму впливу як засобу реалізації національної стратегії розвитку.

Економічне зростання української держави залежить від ефективності соціально-економічних реформ структурних утворень, серед яких помітне місце посідають монопрофільні підприємства. Проведені дослідження сутності, функціонального призначення, особливостей сучасного їх розвитку обумовили потребу в визначенні ієрархії та взаємодії факторів розвитку, що дозволить сформулювати причини кризового стану, в якому знаходяться такі підприємства і на основі існуючого економічного потенціалу, винайти новий «вектор розвитку», підвищити тим самим ефективність соціально-економічних зрушень.

В останні десятиліття проблема функціонування та розвитку монопрофільних підприємств активно піднімається в наукових працях вітчизняних та закордонних науковців, що обумовлено низкою спільних проблем, спричинених історичними, соціально-економічними особливостями розвитку економік країн – колишніх республік СРСР, специфікою розвитку постсоціалістичних країн тощо.

Переважає більшість українських вчених розглядає монопрофільні підприємства опосередковано через призму монофункціональних міст галузевого спрямування. Так, Лебединська О.Ю., Васильєва О.І., Єгоров О.М., Жабінець І.М., Ханін В.І., досліджуючи монофункціональні шахтарські міста України, визначали залежність життєдіяльності міст від функціонування підприємницьких структур – містоутворюючих підприємств [142]; Трубочанін О.В., розглядаючи вплив системоутворюючих факторів на розвиток малого міста, серед основних факторів виділяв наявність підприємств, що мають містоформуєчий характер [153, 211]; Брюховецька Н.Ю. запропонувала концепцію розвитку таких підприємств для конкретної категорії населених пунктів [42] і т. ін.

Цікавим з наукової точки зору є дослідження, проведені Дослідницьким центром Інституту приватизації та менеджменту (Республіка Беларусь) та німецькою економічною групою в Білорусі, які дослідили загальні проблеми монопрофільних містоформуєчих підприємств країн колишнього СРСР, довели необхідність їх реорганізації, виокремили і проаналізували основні напрямки реструктуризації, узагальнили досвід її проведення на таких підприємствах в Західній Європі, в тому числі – Східній Німеччині [146].

Потужний науковий вклад в напрямку монопрофільних підприємств з

містоутворюючим впливом, а також монофункціональних міст було внесено вченими Росії, якими було створено інформативну базу проекту, що проведений в рамках гранту МБРР [141].

Найбільш обговорюваною науковим та експертним співтовариством в цьому напрямку стала монографія І.В. Ліпсиця [120], в якій досліджено роль таких підприємств, специфіка їх розвитку в середніх та малих монофункціональних містах. Крім того, проблеми монофункціональних міст та монопрофільних містоутворюючих підприємств широко освітлювалися в наукових статтях, доповідях і коментарях [24, 74, 138, 140, 141, 151, 156].

"Монофункціональні міста" - це найбільш узагальнена назва групи міст, типологічною ознакою якої є надвисока залежність міського бюджету, рівня доходів населення і в цілому соціально-економічної ситуації в місті від економічного становища одного або двох монопрофільних містоутворюючих підприємств.

Загальновизнаний критерій віднесення міста до категорії монофункціонального відсутній, а в нормативно-правовій базі немає норм, за якими можна визначити, ідентифікувати, класифікувати поняття "монофункціональне місто" для використання в соціальній, регіональній, економічній і промисловій політиці. Хоча термін "містоутворююче підприємство" значною мірою пов'язаний із існуванням монофункціонального міста, має визначення в Законі України "Про банкрутство"; його використання обмежено сферою процедур банкрутства, санації, ліквідації тощо і не розповсюджується на процедури бюджетної підтримки, міжбюджетних трансфертів. Згідно з цим Законом до містоутворюючого належить монопрофільне підприємство, кількість працівників на якому налічує більше п'яти тисяч або підприємство, кількість працівників якого з урахуванням членів їх сімей складає не менше 50% чисельності населення міста, у якому розташоване.

Розглядається також варіант визначення цього терміна через зв'язок діяльності монопрофільного підприємства з дохідною частиною місцевого бюджету - підприємство вважається монопрофільним з містоутворюючим характером впливу на населений пункт - монофункціональне місто, якщо частка доходів, що надходить від нього в бюджет міста, перевищує 30% його дохідної частини.

В Україні за Загальнодержавною програмою розвитку малих міст налічується 111 монофункціональних із 350. Саме ці міста більшою мірою ніж інші, відчули на собі наслідки системних недоліків економічного середовища в країні, зокрема, в промисловості, де протягом останніх десятиріч демонструють технологічну відсталість, неефективність, високу залежність від кон'юнктурних коливань, а також затримання інноваційних процесів і структурних перетворень.

Необхідно зазначити, що соціально-економічна ситуація майже в 90% цих міст цілком пов'язана з промисловою діяльністю. Серед них Програмою розвитку малих міст виділені індустріальні центри: вуглевидобутку - 32 міста, видобутку рудної і нерудної сировини - 7, енергетики - 9, обробної промисловості - 27, хімічної і нафтопереробної промисловості - 6; аграрно-індустріальні центри - 18. Майже 56 із 111 визначених Програмою монофункціональних міст розташовані на території Донецької, Луганської та Дніпропетровської областей - в старих промислових регіонах; за загальновизнаною класифікацією ці області є регіонами негативного розвитку, що також погіршує перспективи цих міст.

Деградація більшості шахтарських міст, перевантажених низькорентабельними енергоємними підприємствами, викликана використанням застарілих технологій, що призводить до високої собівартості вугілля і неконкурентоспроможності галузі. У результаті виробничо-ресурсна база шахтарських міст перейшла у фазу стійкого занепаду, яка виключає виникнення нових стимулів розвитку. Світова системна криза ще більше загострила становище шахтарських міст і поставила перед ними вже не проблеми розвитку, а виживання. Деградація містоутворюючої (унікальної) бази в результаті

занепаду головної виробничої функції стала причиною кризових ситуацій в житлово-комунальному господарстві, транспортному комплексі, системах водо-, енерго- та теплопостачання, сфері послуг, а також знешкодженні побутових і промислових токсичних відходів тощо.

Аналіз численних наукових праць показує, що існуючі дослідження стосуються переважно загальних проблем та напрямів соціально-економічного розвитку означених населених пунктів та монопрофільних містоутворюючих підприємств, а отже, потребують подальших розробок.

Як видно, становлення, функціонування та розвиток будь-яких підприємств визначається як факторами зовнішнього, так і внутрішнього середовища. Водночас встановлено, що на процеси розвитку монопрофільних підприємств значний вплив мають фактори зовнішнього середовища, яке формує держава, регіон, населений пункт відповідно зі стратегічними задачами національного розвитку. Тому постає задача виокремлення сукупності факторів з боку різних суб'єктів економіки, дослідження ієрархічності і послідовності їх впливу на монопрофільне підприємство.

Отже, на розвиток монопрофільних підприємств основними суб'єктами впливу є держава, галузь, регіон і населений пункт, в якому таке підприємство розташоване; прояв їх дії суттєво різняться на макро-, мезо- і мікрорівні.

Вплив з боку держави (галузі), пов'язаний зі стратегічними та тактичними завданнями, охоплює матеріальну і нематеріальну сфери життя суспільства, та їх спільну складову частину – сферу послуг, в розвитку яких, тим чи іншим чином задіяна вся сукупність суб'єктів економіки (підприємства, організації, установи), а також територіальних угруповань (регіони, райони, населені пункти).

Держава визначає форми та методи впливу, закріплюючи їх в нормативно-законодавчих актах, таких як - Конституція України, Цивільний і Господарський кодекси, закони, укази та постанови, а галузь розробляє науково-технічні і організаційно-економічні питання вирішення означених державою проблем.

Суб'єктами впливу з боку держави на становлення і розвиток монофункціональних підприємств виступають:

- Верховна Рада, котра поряд з іншими органами державної влади у властивих їм формах беруть участь у здійсненні багатьох функцій, зумовлених змістом діяльності як держави (політичної, економічної, соціальної, культурної, екологічної), так і інших функцій, зокрема "галузево-технологічних", владних функцій (законодавчої, контролюючої тощо);

- Національний банк України (НБУ) забезпечує стабільність грошової одиниці – ознаки економічного та політичного потенціалу держави, її незалежності, платіжного засобу, який монофункціональні підприємства використовують в грошових розрахунках за всіма видами діяльності;

- Міністерство економічного розвитку і торгівлі виступає провідним органом у системі центральних органів виконавчої влади України, який забезпечує реалізацію єдиної державної політики економічного і соціального регіонального розвитку та розвитку країни в цілому;

- Міністерство інфраструктури України сприяє найбільш повному, безпечному та якісному задоволенню потреб населення й суб'єктів економіки країни в транспортних послугах; розвитку телекомунікаційних мереж на базі передових новітніх технологій; забезпечує розвиток, взаємодію та координацію роботи автомобільного, авіаційного, залізничного, морського та річкового транспорту в процесі надання транспортних послуг тощо;

- Міністерство промислової політики готує пропозиції щодо формування державної промислової політики, розробляє механізми її реалізації; визначає напрями розвитку науково-технічного потенціалу галузево-спеціалізованого виробництва; створює сприятливі умови для розбудови високорозвиненого промислового сектору економіки;



прогнозує виробничо-технічний та фінансово-економічний розвиток промисловості в цілому і державних монофункціональних підприємств зокрема та ін.;

- Державні комітети та фонди, що безпосередньо не формують урядову політику, а сприяють міністерствам та уряду в цілому реалізації цієї політики шляхом виконання функцій державного управління, як правило, міжгалузевого чи міжсекторного характеру.

Форми впливу являють собою загальні напрямки регулювання соціально-економічних явищ і процесів, що відбуваються в державі. Вважаємо доцільним виділити такі форми впливу держави на становлення, функціонування та розвиток монопрофільних підприємств, як правова, адміністративна й економічна.

Правова – здійснюється на основі законодавства через систему встановлених законів, норм, правил тощо.

Адміністративна – базується на силі й авторитеті державної влади; містить засоби заборони, дозволу та примусу; не пов'язана зі створенням додаткових матеріальних стимулів, передбачає організацію управління державними суб'єктами господарювання, державною власністю.

Економічна – передбачає поєднання інтересів всіх господарюючих суб'єктів, які є рівноправними; розв'язання всіх суперечностей між економічними інтересами із застосуванням ефективних форм і засобів управління.

У вітчизняній й іноземній літературі виділяються дві групи методів, за допомогою яких держава здійснює регулювання діяльності суб'єктів господарювання: прямі та непрямі (опосередковані). За допомогою прямих методів держава через інструменти правового (законодавчого), адміністративного й економічного регулювання (рис. 4.1) безпосередньо втручається в економічні, соціальні та інші процеси. Методи непрямого впливу базуються на товарно-грошових інструментах і здійснюються виключно економічними засобами за рахунок яких держава, використовуючи економічні інтереси та стимули, впливає на економічну поведінку суб'єктів господарювання.

Таким чином, економічні інструменти є засобом реалізації як прямих, так і непрямих методів.

До інструментів правового впливу держави на функціонування та розвиток монопрофільних підприємств відносяться:

- розробка і прийняття нормативно-законодавчих актів - Конституції, кодексів, законів, указів, постанов і т. ін.;
- укладання угод і договорів; зокрема, державних контрактів і державних заказів – між державою і суб'єктами господарювання на виробництво певних товарів (послуг) з метою задоволення потреб споживачів, підтримки (стимулювання) виробництва окремих (дефіцитних, стратегічно необхідних) видів продукції, забезпечення життєдіяльності специфічних територіальних угруповань (наприклад, монофункціональних міст і монопрофільних підприємств державної форми власності);
- створення державних стратегічних, соціально-економічних, науково-технічних та ін. програм.

Інструментами адміністративного регулювання (впливу) є:

- розробка та затвердження указів і розпоряджень;
- впровадження адміністративних заходів (заборони, юридичної відповідальності, примусу тощо);
- реєстрація представляє собою юридичний акт визнання та підтримки державою виникнення, обмеження, переходу або припинення прав на певне майно;
- ліцензування та квотування передбачають видачу державою через уповноважені органи дозволів на здійснення певних видів діяльності у встановлені строки та визначених обсягах;

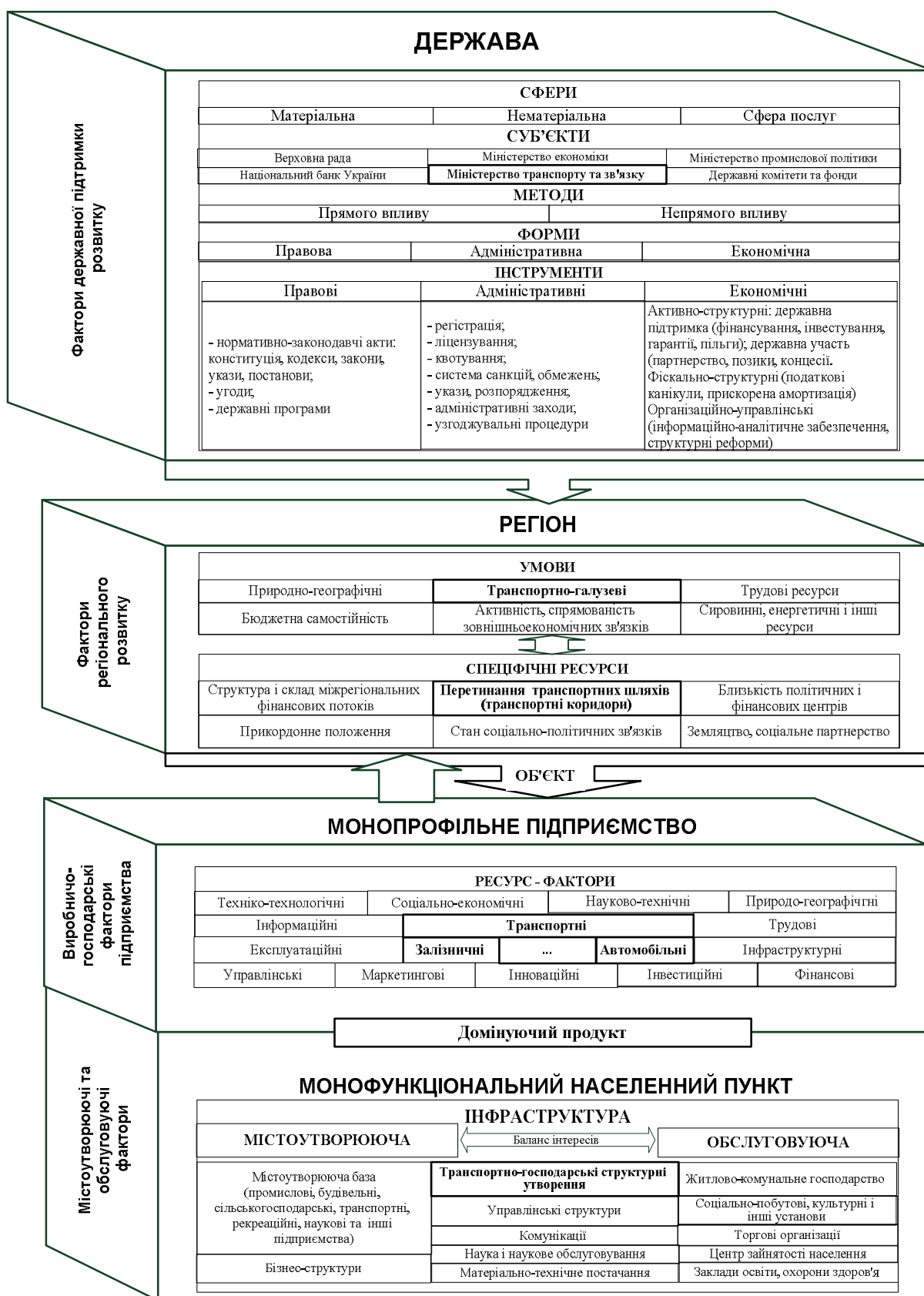


Рис. 4.1. Схема взаємозв'язків факторів розвитку монопрофільних містоутворюючих підприємств

- система санкцій й, обмежень охоплює заходи впливу на правопорушників у сфері господарювання, в результаті застосування яких настають несприятливі економічні та/або правові наслідки; застосовуються у встановленому законом порядку уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування, а окремі види - за ініціативою учасників господарських відносин;

- узгоджувальні процедури здійснюються з метою врахування позицій сторін, вироблення компромісних узгоджених рішень під час розробці проектів законодавчих і нормативно-правових актів.

Економічні інструменти (регулятори) визначаються роллю економіки в життєдіяльності держави та суспільства. Згідно з цим економічні регулятори можна поділити на активно-структурні, фіскально-структурні та організаційно-управлінські.

Активно-структурні містять:

а) державну підтримку фінансування та розвитку монопрофільних підприємств, яка передбачає: інструменти фінансування й інвестування; податкову й адміністративну підтримку (система пільг тощо), державні гарантії;

б) державне асигнування у вигляді субвенцій, субсидій і дотацій;

в) державну участь (особливо, якщо це стосується суб'єктів господарювання з державною, державно-приватною і т. ін. формами власності та/або певних видів діяльності (наприклад, інвестиційної, зовнішньоекономічної тощо). В цьому випадку держава має змогу використовувати широкий набір регуляторів (позики, угоди, партнерство, концесії тощо).

Фіскально-структурні пов'язані з функціонуванням державних фінансів, формуванням державного бюджету, скороченням урядових витрат, підвищенням/зниженням податків тощо. За рахунок цих інструментів держава може змінювати обсяги та корегувати напрями потоків грошових коштів, впливаючи, тим самим, стимулюючи або стримуючи на економічні процеси в цілому та діяльність окремих суб'єктів економіки, зокрема, це податкові канікули, прискорена амортизація майна, система різноманітних пільг тощо.

Організаційно-управлінські представлені інформаційно-аналітичним забезпеченням, методами просування структурних реформ і засобами підвищення іміджу та виступають рушійною силою, спрямованою на активізацію діяльності суб'єктів господарювання.

Інформаційне забезпечення функціонування та розвитку монопрофільних підприємств з боку держави передбачає аналіз інформаційних матеріалів щодо існуючих підприємств, проектів, ініціатив їх розвитку (реформування); створення системи обміну інформацією між галузями, регіонами, окремими підприємствами і установами.

Система просування структурних реформ включає спільну роботу держави та суб'єктів господарювання в сфері зовнішньоекономічної діяльності; участь держави в формуванні програм розвитку монопрофільних підприємств (інвестиційних, інноваційних, соціальних) і ін.

Підвищення іміджу суб'єктів економіки відбувається за допомогою пропаганди досягнень, стимулювання зовнішньоекономічної, інноваційної, інвестиційної діяльності, реклами, конференцій, семінарів, форумів, особистих зустрічей, проведення виставок і ярмарок.

*Регіон*, виступаючи відносно відособленою соціально-економічною підсистемою національної економіки, функціонує та розвивається в певному соціальному, економічному і політичному середовищі, формування та спрямування якого залежить від дій держави. Передусім це стосується розподілу повноважень між державою та регіонами. Перетворення, що відбуваються в економіці країни, відображаються на всіх сторонах життєдіяльності держави, докорінно змінюють внутрішнє середовище, методологію та механізм розподілу повноважень.

Регіональні відмінності пов'язані зі здатністю підприємств адаптуватись до ринкових умов господарювання, можливістю створити краще правове і стабільне середовище для залучення інвестицій. Фактори регіонального розвитку визначаються - природно-географічними, техніко-технологічними та транспортно-галузевими умовами; сировинними, енергетичними, трудовими і іншими ресурсами; бюджетною самостійністю; активністю та спрямованістю зовнішньоекономічних зв'язків тощо.

Природно-географічні умови та ресурси істотно впливають на особливості регіонального розвитку. Клімат, рельєф, геологічна будова, географічне положення, можуть в одному випадку гальмувати процеси суспільного виробництва, а значить вважаються несприятливими, а в іншому випадку – створювати додаткові умови для прогресу. Природні ресурси, сировинні, енергетичні та інші умови визначають галузеву спрямованість господарського комплексу регіону, його спеціалізацію, розмір підприємств тощо.

Трудові ресурси є головною продуктивною силою, виробником і споживачем благ і послуг. Дія цього фактору пов'язана з демографічним потенціалом регіону і залежить від чисельності, кваліфікації населення, статтєво-вікової структури робочої сили, що формує ринок праці, а також впливає на споживчий; характеризують забезпеченість виробництва трудовими ресурсами, стан виробничої і соціальної інфраструктури.

Техніко-технологічні фактори, такі як науково-технічний прогрес, форми суспільної організації виробництва характеризують досягнутий і можливий рівень техніки та технологій, створюють умови для рівномірного, прискороного розвитку продуктивних сил, послаблюють дію природно-географічних і демографічних факторів.

Транспортний фактор є найважливішим, оскільки посилює дію вищезначених. Розвиненість транспортної мережі, відстані перевезень, структура й обсяги транспортних потоків визначають транспортні витрати суб'єктів господарювання (за галузевою спрямованістю) і населення, обумовлюють інтенсивність і ефективність економічних процесів.

Активність та спрямованість зовнішньоекономічних зв'язків регіону стають домінуючою умовою стійкого економічного розвитку та фактором, що забезпечує взаємовигідне співробітництво, рух капіталів, товарів, робочої сили, технологій в межах регіонального, національного та світового ринків.

Бюджетна самостійність виступає основою та запорукою соціально-економічного розвитку й проявляється у можливості регіону фінансувати поточні та перспективні витрати за рахунок податкових і неподаткових доходів фізичних і юридичних осіб.

В територіальному устрої країни вирізняються регіони-донори, підприємства яких виявились спроможними адаптуватися до ринкових умов господарювання, і регіони-реципієнти, де підприємства виходячи з суб'єктивних й об'єктивних причин, виявились незатребуваними ринком. Останнє не тільки негативно позначається на доходах цих суб'єктів господарювання, а й підриває бюджетну самостійність регіону.

В умовах децентралізації державної влади й управління, розширення самостійності суб'єктів регіональної економіки, розвитку форм власності, а також процесів інтеграції підприємств господарського комплексу, освоєння нових сфер та видів діяльності, пов'язаних із рухом міжрегіональних і міжнаціональних потоків фінансових, інформаційних та інших ресурсів, змінюється роль і місце регіону, що починає відігравати власну роль в світовій системі господарювання. В цих умовах важливого значення набуває визначення та врахування специфічних ресурсів регіонального розвитку.

Специфічні ресурси кожного територіального формування характеризуються наявністю і рівнем розвитку міжгалузевих комплексів економіки; близькістю політичних і фінансових центрів; перетинанням транспортних шляхів (транспортними коридорами); прикордонним положенням; соціально-політичними зв'язками; соціальним партнерством, земляцтвом тощо.

Прикордонне положення регіону обумовлює і необхідність встановлювати певні політико-правові та інші стандарти; визначає особливості зовнішньоекономічних зв'язків, до яких можна віднести природокористування, транспорт, торгівлю, ринок праці. В кожному окремому випадку прикордонна взаємодія визначається регіональною специфікою: географічним положенням, ресурсним і виробничим потенціалом, соціально-економічною специфікою, демографічною ситуацією. Для економіки більшості прикордонних територій суттєву роль відіграє транзит, структура і обсяг якого відображає поєднання інтересів товаровиробників, регіону та держави. Прикордонне становище та перетинання транспортних шляхів дозволяє впроваджувати в практику нові моделі міжнародної взаємодії, наприклад, нетрадиційні форми кооперації.

Специфічні ресурси формуються як в економічній, так і в політичній площині. Від того, як взаємодіють між собою держава та регіон залежить їхнє розуміння інтересів територіального розвитку. Прикладами взаємодії економічних і політичних факторів є земляцтво та соціальне партнерство. Земляцтво є дієвим механізмом відстоювання регіональних інтересів, оскільки серед відомих політиків багато вихідців з регіонів, котрі підтримують відносини з місцевими органами влади, підприємствами, організаціями, установами, допомагаючи розв'язувати нагальні проблеми.

Соціальне партнерство є цивілізованою системою суспільних відносин в соціально-трудовій сфері, яка будується на узгодженні інтересів суб'єктів підприємницької діяльності, органів державної та регіональної влади на основі угод, узгоджень, досягнення компромісу та гармонізації соціально-політичних й економічних задач суспільства.

Аналіз факторів державної підтримки показує, що держава прямо або опосередковано визначає політико-правові, соціально-економічні і інші аспекти розвитку регіону. Регіон, враховуючі фактори-умови та специфічні ресурси, сприяє створенню сприятливого середовища для формування, функціонування та розвитку монопрофільних підприємств.

В сукупності таких передумов той чи інший фактор стає провідним (домінуючим, визначальним), інші виступають в якості супроводжуючих (рис. 4.2).

Домінуючим є той визначальний фактор, ступінь впливу якого на розвиток певних явищ і процесів являється найбільш суттєвим. Супроводжуючі фактори вносять додаткові зміни в процеси розвитку, характеризують мінливе оточуюче середовище; сприяють посиленню або зниженню впливу провідного фактора. Виокремити провідний фактор і систему супроводжуючих факторів досить складно. Цьому повинно передувати ґрунтовне дослідження всієї сукупності факторів як окремо, так і у взаємодії.

Отже, в процесі державного та регіонального розвитку формується система впливу на формування й розвиток монопрофільного підприємства. Визначальність того чи іншого фактора залежить від сукупності природо-географічних, техніко-технологічних, соціально-економічних, фінансових, трудових, інформаційних та транспортних ресурсів, що формують економічний потенціал підприємства, специфіка якого пов'язана з виробництвом домінуючого (ключового) продукту, дозволяють протидіяти кризовим явищам, стимулювати або стримувати розвиток на кожній стадії життєвого циклу. Проведені дослідження дозволяють визнати у якості ключового – транспортний фактор, результативність дії якого залежить від обраного для розв'язання поставлених задач виду транспорту.

Вищенаведене дозволяє сформулювати поняття «*формування монопрофільного підприємства*» як цілеспрямованого поєднання факторів виробництва в певних нормативно-правових, соціально-економічних та інших умовах, необхідних для започаткування випуску домінуючої й супутньої продукції у визначених обсягах відповідної якості, що в цілому сприяє процесам становлення таких підприємств і обумовлює загальну, у тому числі, транспортну ефективність.

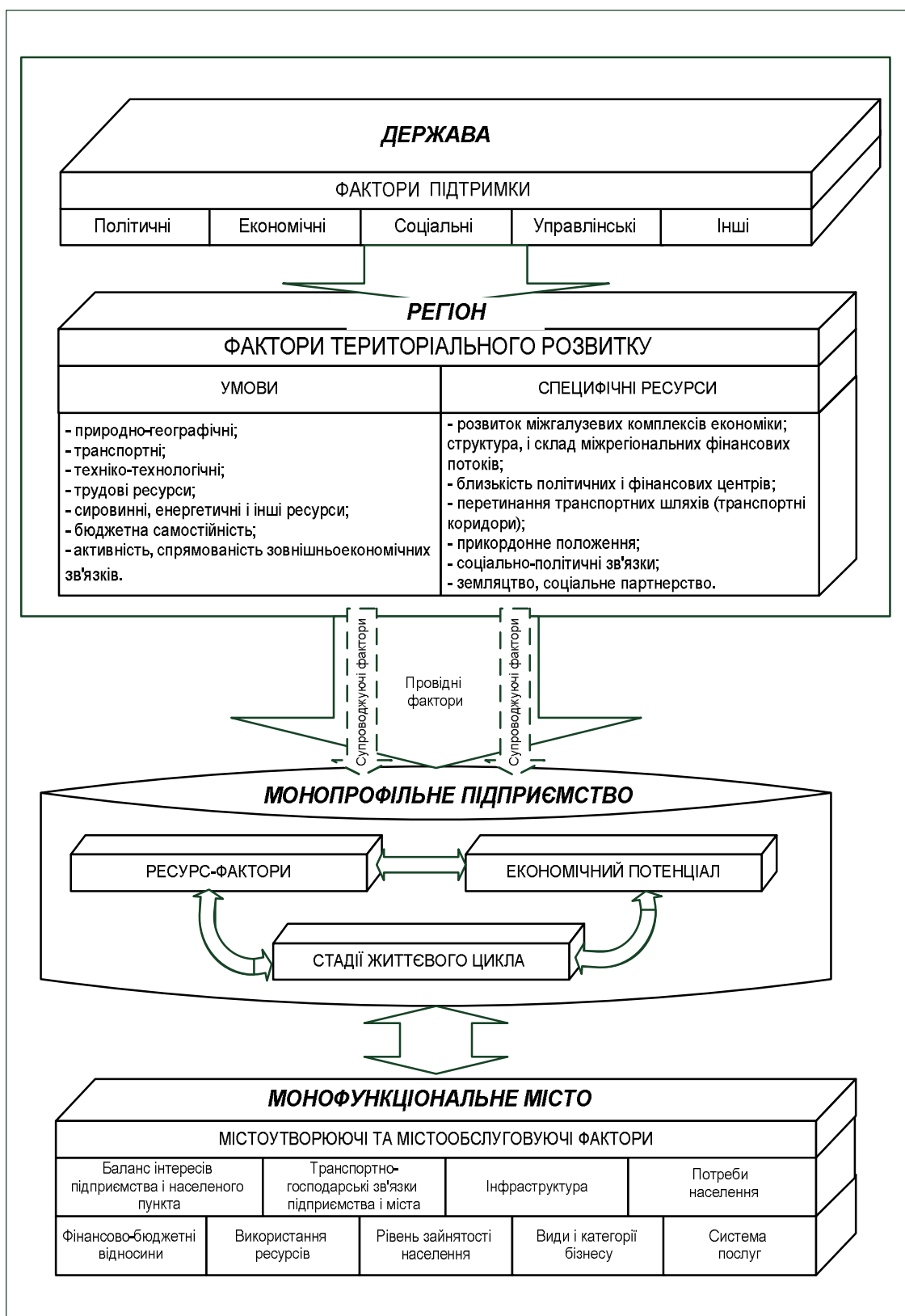


Рис. 4.2. Становлення і розвиток монопрофільного підприємства

При виборі видів транспорту та варіантів їх застосування монопрофільними підприємствами необхідно враховувати рівень експлуатаційних витрат, а, отже собівартість перевезень; рівень провізної та пропускнуєї спроможності; гарантії збереження вантажів в процесі перевезення; надійність, вантажопідйомність та регулярність перевезень; маневреність перевезень в різних умовах (географічних, кліматичних тощо); швидкість руху; вимоги до тари та пакування; потребу в фінансових ресурсах для оновлення матеріально-технічної бази; стан шляхів транспортного сполучення тощо. Це, по суті, є обмеженнями використання суб'єктами господарювання тих чи інших видів транспорту, які визначають ефективність використання транспортної складової на всіх етапах життєвого циклу монопрофільних підприємств.

З огляду на вищенаведене, встановлюються фактори використання такими підприємствами транспорту на рівні держави та регіону. Умови, що обґрунтовують причини вибору кожного виду транспорту на рівні держави, можна згрупувати в такі сукупності, як економічні, політичні, соціальні, законодавчі (правові), історичні, техніко-технологічні, природо-географічні.

*Економічні* – визначаються рівнем та особливостями ринкового механізму; *політичні* – представлені органами державної влади та конкуруючими партіями та групами; *соціальні* – пов'язані з наявністю проблем соціального спрямування та представлені комплексом соціальних явищ і процесів; *законодавчі (правові)* – встановлюються права, відповідальність й обов'язки підприємств, визначаються правила ділових та суспільних взаємовідносин, обмеження на окремі види діяльності і т. ін.; *історичні* – обумовлені особливостями еволюції певної території, темпами розвитку продуктивних сил, змінами чисельності населення, відкриттям і видобутком тих чи інших природних ресурсів; *природо-географічні* – визначаються кліматичними умовами, природними ресурсами, розмірами території, чисельністю населення, економіко-географічним розташуванням; *техніко-технологічні* – обумовлюються використанням технології, матеріальної бази, організацією технічного обслуговування, безпекою виробництва тощо [106]. Їх вплив на формування монопрофільних підприємств і визначення сфери використання різних видів транспорту є безперечним.

Фактори, що визначаються використанням різних видів транспорту на рівні регіону залежать від умов, створених державою. Враховуючи це, можливо провести більшу їх деталізацію. На наш погляд, цими основними умовами є (рис. 4.3):

- *розміщення продуктивних сил (РПС) і система розселення*. Зауважимо, що між РПС і транспортом існує прямий і зворотній зв'язок:

- по-перше – мінімізація транспортних витрат є головною умовою РПС;

- по-друге, РПС формує потребу в певних видах транспорту, обсяги та напрямки пасажиро- і вантажопотоків. Система розселення визначає умови та перспективи господарського розвитку;

- *економіко-географічне положення регіону* – визначає галузеву структуру економіки та транспортно-економічні зв'язки;

- *транспортно-економічні зв'язки регіону* – відображають структуру господарювання та спеціалізацію виробництва. Рівень спеціалізації, кооперації та ступінь комбінування визначає характер і специфіку внутрішньорегіональних, міжрегіональних і зовнішньоекономічних зв'язків;

- *наявність природних ресурсів та їх структура* визначають питому вагу транспортної складової в ціні продукції, що виготовляється. Оскільки по мірі розвитку продуктивних сил в межах регіону й нестачі власних ресурсів виникає дилема: стримувати розвиток господарського комплексу окремого регіону в цілому та окремих підприємств, зокрема (при вичерпанні певних видів ресурсів) або перепрофілювати виробництво (що потребує значних капітальних вкладень) чи перейти на використання ресурсів, які постачатимуться з інших регіонів, внаслідок чого відбуватиметься зростання відстані, часу

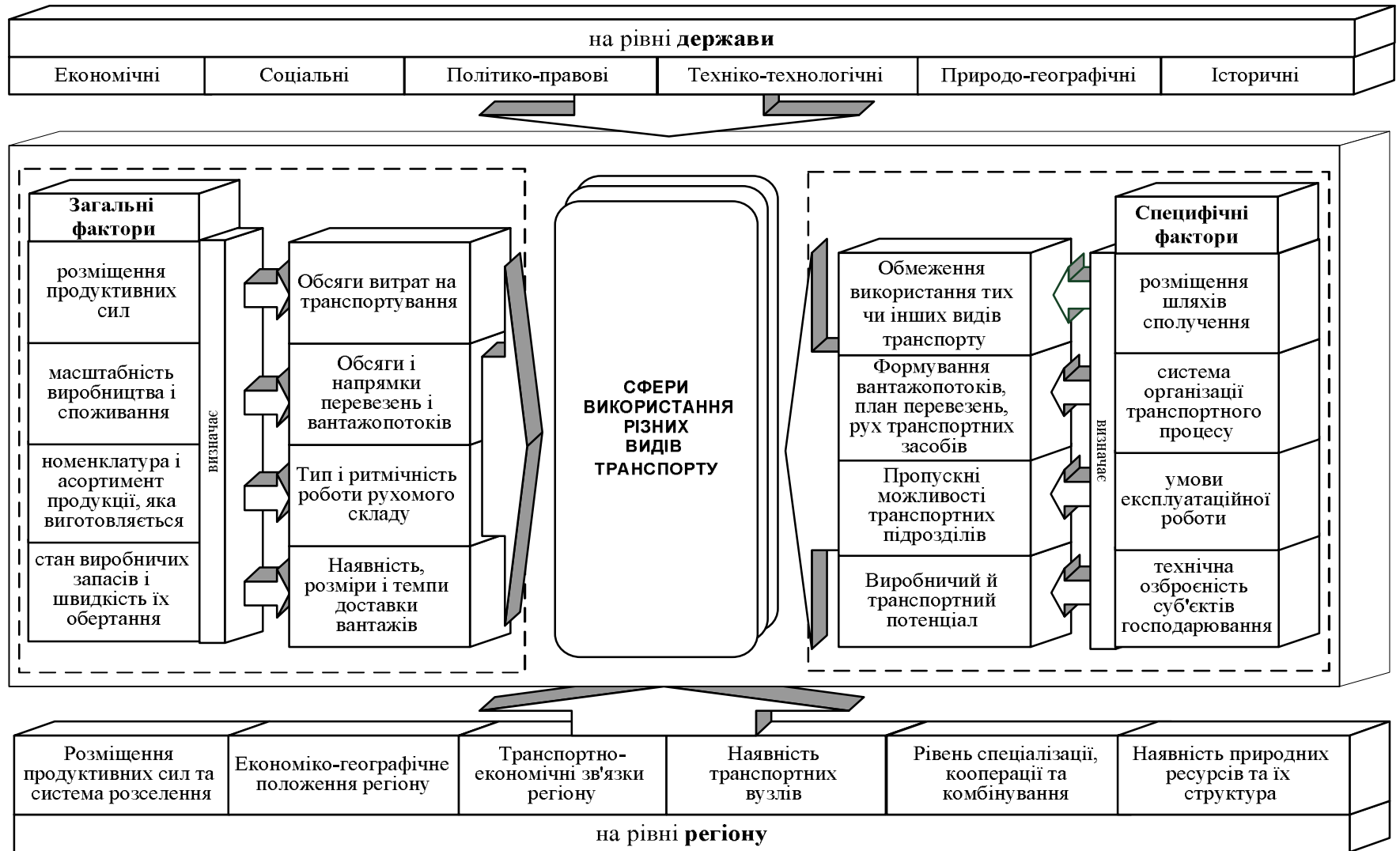


Рис. 4.3. Фактори та умови, що визначають ефективність транспортного обслуговування монопрофільних підприємств



і головне – вартості транспортування, що позначиться на конкурентоспроможності продукції;

- *наявність транспортних вузлів* – дозволяє забезпечити передачу вантажо- та пасажиропотоків з одного виду транспорту на інший, прискорюючи тим самим швидкість руху і дозволяючи оптимізувати транспортні витрати за рахунок комбінованого використання видів транспорту.

Таким чином, умови транспортного обслуговування монопрофільних підприємств формуються на різних рівнях та залежать від специфіки сфер використання ними різних видів транспорту, а також від транспортного потенціалу – важливої складової економічного потенціалу таких підприємства.

Ефективність використання економічного потенціалу визначає не тільки результативність діяльності монопрофільного підприємства, а й розвиток населеного пункту, в якому таке підприємство розташоване. Проведені дослідження [24, 44, 57, 74, 79, 116, 119, 138, 140, 141, 146, 151, 153, 155, 163, 173, 150, 185] висвітлили взаємозв'язок і взаємозалежність їхнього розвитку.

Досліджуючи будь-який *населений пункт* як певну систему, можна виділити такі складові елементи (підсистеми), як утворююча і обслуговуюча [252].

*Утворююча* підсистема представлена однією галуззю або їх сукупністю, підприємствами, організаціями, установами, різноманітними бізнес-структурами, результати діяльності яких спрямовані на задоволення внутрішніх (рівень зайнятості, зростання доходів тощо) і зовнішніх потреб суб'єктів економіки, розташованих поза межами населеного пункту.

*Обслуговуюча* підсистема представлена невиробничою сферою (підприємствами житлово-комунального і побутового обслуговування, пасажирським транспортом, установами охорони здоров'я, соціального забезпечення, культури і відпочинку тощо); її дія спрямована на задоволення потреб населення. В малих і середніх населених пунктах переважна більшість суб'єктів невиробничої сфери знаходяться на балансі монопрофільного підприємства і є одночасно інфраструктурою та складовою частиною містообслуговуючої бази.

Взаємозв'язок, взаємозалежність і взаємний розвиток утворюючої та обслуговуючої складових (підсистем) є необхідною умовою ефективного розвитку населеного пункту. Ці підсистеми доповнюють одна одну, а їх кінцеві результати взаємопов'язані й визначають рівень соціально-економічного зростання.

Система взаємозв'язків, що існують між підприємством і населеним пунктом [210], обумовлює виникнення низки конфліктів та протиріч (передусім стосовно бюджетного наповнення, фінансування соціальної інфраструктури тощо), розв'язання яких потребує досягнення певного балансу інтересів, що знаходяться в компетенції різного роду управлінських структур. Оскільки інтереси будь-якого суб'єкта постійно змінюються, досягнення певного балансу є тимчасовим явищем, яке потребує постійного сканування і моніторингу для своєчасного реагування і попередження формування кризових явищ.

Транспортно-господарські структурні формування покликані задовольнити потреби утворюючої і обслуговуючої інфраструктури. Зокрема, транспортно-господарські зв'язки підприємств пов'язані з поставками сировини, матеріалів, комплектуючих, запасних частин, напівфабрикатів для виробничих потреб, транспортуванням деталей, вузлів, готової продукції тощо.

Транспортно-господарські зв'язки підприємства та міста полягають в забезпеченні транспортування продукції та пасажирів, наданні транспортних послуг широким верствам населення і різного роду установам, наприклад, торгівельним, будівельним тощо. Ці зв'язки реалізуються за допомогою транспортної інфраструктури підприємства, залізничних під'їзних колій, залізничних магістралей, автошляхів. Тобто матеріально-технічне постачання в даному випадку можливо розглядати як для утворюючої, так і для обслуговуючої інфраструктури (підсистем).

Ефективна діяльність монопрофільних підприємств, масштаби виробництва та реалізації продукції, підтримка конкурентоспроможності її виготовлення сприяють постійному та своєчасному надходженню платежів в бюджет, а отже – фінансуванню соціальної сфери населеного пункту (соціально-побутових, культурних та інших установ, житлово-комунального господарства, закладів освіти і охорони здоров'я, науки і наукового обслуговування тощо).

Більшість жителів малих та середніх населених пунктів пов'язані з монопрофільними підприємствами, які забезпечують населення робочими містами. Рівень доходів робітників підприємства значним чином обумовлює реалізацію та задоволення потреб та інтересів як його робітників, так і членів їх сімей; характеризує споживчу властивість і є індикатором соціальної напруги.

Результативність діяльності монопрофільних підприємств обумовлює потребу в розвитку додаткових послуг, які охоплюють різноманітні напрями діяльності, зокрема, пов'язані з наданням комплексу сервісних послуг, підготовкою кадрів нових професій, створенням нових видів продукції та нових видів бізнесу, що підвищує ефективність використання ресурсів та специфічних особливостей території їх розташування.

Таким чином, на макро-, мезо- та мікрорівні формується система взаємопов'язаних факторів формування, функціонування та розвитку монопрофільних підприємств.

Вплив кожного фактора не є тотожним і визначається мінливим зовнішнім середовищем і внутрішніми можливостями підприємства адаптуватись до трансформації навколишнього оточення. В системі факторів впливу є провідні (домінуючі, ключові) та супроводжуючі.

Транспортний фактор являється ключовим при формуванні галузевого виробництва, забезпечує транспортування сировини, матеріалів, комплектуючих і т. ін. спочатку у будівництві, а потім і у виробничому процесі (цехові і міжцехові перевезення вантажів), транспортування продукції до споживачів тощо, визначає ефективність формування, функціонування та розвитку монопрофільних підприємств.

З огляду на вищенаведене, виникає потреба у виявленні й удосконаленні принципів раціональної організації залізнично-автомобільних перевезень як ключових параметрів ефективності системи монопрофільних підприємств.

#### **4.2. Принципи організації залізнично-автомобільних перевезень вантажів монопрофільних підприємств**

Монопрофільні підприємства України є своєрідним наслідком адаптації розміщення продуктивних сил до потреб держави, природо-географічних, політичних і інших умов. І хоча наявність таких підприємств є причиною виникнення численних проблем на окремих територіях, саме такі утворення виконують певну стабілізуючу функцію, сприяють вирівнюванню соціально-економічного розвитку регіонів через бюджетне фінансування шляхом оподаткування та ін., формують платоспроможний попит населення (робітники монопрофільних підприємств та члени їх сімей) монофункціональних міст.

Процеси управління розвитком промислового підприємства відображені в роботах вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів: А. Абалкіна [2], О. Амоши [95], В. Базилевича [170], В. Белоцерковцева [170], В. Гейца [49], Є.М. Васильєва [150], О.П. Градова [273], І.С. Зотова [277], І.С. Говсієвича [277], Є. М. Карлика [273] та ін. Значні наукові здобутки у розвитку промислового підприємства мають такі зарубіжні і вітчизняні вчені: Бакаєв О.О. [16], Ільчук В.П. [92], Кулаєв Ю.Ф. [113], Сич Є.М. [187, 188], Цветов Ю.М. [223] та ін.

Існуючі наукові праці мають велике теоретичне і практичне значення, проте зміни, що постійно відбуваються в соціально-економічному розвитку регіонів і територіальних утворень потребують додаткових досліджень теоретичних основ формування,

функціонування та розвитку монопрофільних підприємств, виходячи з ключового фактора їх розвитку та домінуючого продукту.

Визначальний вплив на галузеву спеціалізацію підприємств, здійснює *домінуючий продукт*, що відображає закономірності соціально-економічного розвитку, уособлює необхідність раціонального використання характерних умов і наявних специфічних ресурсів; визначає динаміку і вектор трансформаційних зрушень [242, 258].

Управління розвитком сучасного галузево-спеціалізованого виробництва базується на системі організаційно-економічних принципів, застосування яких дозволило б забезпечити стійке функціонування та розвиток монопрофільних підприємств.

Необхідність розв'язання окреслених задач потребує дослідження основних принципів раціональної організації залізнично-автомобільних перевезень вантажів на всіх стадіях життєвого циклу монопрофільних підприємств з метою підвищення ефективності комплексного розвитку.

Розглядаючи принципи як вихідні положення будь-якої теорії, науки, світосприйняття, політичної організації - основу або дію суб'єкта господарювання [38, 39], можливо виділити: принципи формування, принципи функціонування та принципи розвитку.

Означені принципи пов'язані між собою та тільки їх комплексне застосування може забезпечити розвиток підприємств як цілісних систем.

Принципи формування, функціонування та розвитку підприємств можна поділити на: загальні – що характеризуються постійною дією; часткові (особливі) - постійно діють тільки в чітко визначеній сфері та ті, дія яких носить несталий характер, визваний особливостями діяльності або умовами, що склалися (табл. 4.1).

Загальні принципи на етапі формування суб'єкта господарювання забезпечують чітку взаємодію між загальними цілями і задачами та їх розподіл на більш часткові і дрібні, які сприяють підбору відповідних виконавців для забезпечення розвитку суб'єкта господарювання, закріпленню за ними відповідних повноважень та відповідальності, а також створенню цільових команд. Серед означених принципів можна виділити принципи цілеполягання та цілеспрямованості, підпорядкування закону поділу праці, системності, ресурсного забезпечення, гнучкості й адаптивності, технічної та технологічної єдності, сполучення централізації та децентралізації управління, комерціалізації, науковості й оптимальності.

До правил, що визначають успіх функціонування монопрофільних підприємств слід віднести принцип керованості, результативності діяльності, взаємодії та взаємоузгодженості, принципи фінансової діяльності, в тому числі: самостійності в області прийняття рішень, самофінансування, самоокупності, створення фінансових резервів тощо.

Загальні принципи, що визначають можливості розвитку монопрофільних підприємств, базуються на підпорядкованості стратегії національного відродження, послідовності цільових перетворень, динамічності змін, нарощуванні наукового та виробничого потенціалу, а також саморозвитку.

*Принцип цілеполягваності* – характеризується можливостями монопрофільних підприємств визначати економічні, соціальні, організаційні, управлінські та інші цілі й сформувавши виважену стратегію розвитку.

*Принцип цілеспрямованості* – виражається в орієнтуванні всіх складових монопрофільного підприємства на досягнення кінцевої мети.

*Принцип підпорядкованості поділу праці* – передбачає диференціацію, спеціалізацію трудової діяльності та співіснування різних її видів; обумовлює формування, функціонування та розвиток різних галузей і підприємств.

*Принцип системності* – дозволяє розглядати монопрофільне підприємство як складну, динамічну систему, що включає сукупність взаємопов'язаних, цілеспрямовано взаємодіючих елементів. Будь-яке, навіть мале підприємство, являє собою досить складну

Таблиця 4.1

**Принципи формування, функціонування та розвитку монопрофільних підприємств**

Принципи	Загальні	Часткові (особливі)
Формування	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Цілеполягованості;</li> <li>• цілеспрямованості;</li> <li>• підпорядкованості закону поділу праці;</li> <li>• системності;</li> <li>• ресурсного забезпечення;</li> <li>• технічної і технологічної єдності;</li> <li>• сполучення централізації та децентралізації управління;</li> <li>• гнучкості та адаптивності;</li> <li>• науковості;</li> <li>• комерціалізації;</li> <li>• оптимальності</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Унікальності створюваної продукції, робіт, послуг;</li> <li>• індивідуалізації підходу до клієнтів;</li> <li>• надійності виконання операцій;</li> <li>• якості виготовлення продукції;</li> <li>• формування іміджу підприємства (порядності і надійності, гарантії виконання зобов'язань, зацікавленості в результатах роботи)</li> </ul>
Функціонування	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Результативності;</li> <li>• керованості;</li> <li>• оптимізації внутрішньої інформації;</li> <li>• захищеності інформації;</li> <li>• захисту від прямих конкурентів;</li> <li>• взаємодії і взаємоузгодженості;</li> <li>• фінансової спроможності</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Підвищеного рівня організованості виробництва;</li> <li>• залежності;</li> <li>• відповідності від зовнішнього середовища;</li> <li>• економічного розподілу і об'єднання прав власності;</li> <li>• масштабності виробництва;</li> <li>• раціональної збалансованості ресурсів;</li> <li>• максимізації прибутку</li> </ul>
Розвитку	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Підпорядкованості стратегії національного відродження;</li> <li>• ранжованості цільових зрушень;</li> <li>• незворотності змін;</li> <li>• нарощування наукового потенціалу;</li> <li>• саморозвитку</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Високотехнологічності;</li> <li>• безвідходності виробництва;</li> <li>• інформованості персоналу</li> </ul>

систему, в яку входить множина елементів, переплетених різноманітними зв'язками.

При цьому елементи, які виділяються, в більшості випадків настільки складні, що самі можуть розглядатися як мікросистеми, представляючи собою підсистеми досліджуваних підприємств. У загальному випадку можна виділити наступні великі підсистеми: стратегічного управління; виробнича; управління виробництвом; управління фінансами; підсистема реалізації продукції; організації складського збереження та ін.

Підсистема стратегічного управління дозволяє пов'язати суб'єкт і об'єкт управління за допомогою зворотного зв'язку. В результаті взаємодії відбувається взаємний вплив суб'єкта на об'єкт, який супроводжується передачею інформації. Зауважимо, що в механізмі управління функціонуванням і розвитком фундаментальна роль належить *принципу зворотного зв'язку*: там, де порушується цей принцип або взагалі відсутній, там неможливо розраховувати на позитивні результати управління.

*Принцип ресурсного забезпечення* полягає в забезпеченні монопрофільного суб'єкта господарювання відповідним обсягом фінансових, матеріальних, енергетичних, трудових та інших видів ресурсів.

*Принцип технічної і технологічної єдності* обумовлює відповідність технології, що застосовується, технічним можливостям монопрофільного підприємства.

*Принцип сполучення централізації та децентралізації* проявляється двояко: з одного боку – державне монопрофільне підприємство знаходиться під контролем органу управління державним майном, а з іншого – має змогу займатися підприємницькою діяльністю, успіх якої є визначальним при фінансуванні підприємства, визначенні можливостей соціально-економічного розвитку тощо.

*Принцип гнучкості та адаптивності* забезпечується можливостями підприємств пристосуватися до змін зовнішнього середовища, швидкого реагування на зміну економічної кон'юнктури шляхом прийняття управлінських рішень, що дозволяють суб'єкту господарювання адаптуватись до нових умов господарювання.

*Принцип науковості* обумовлює економічну ефективність функціонування й розвитку суб'єктів господарювання, ґрунтується на розробці та впровадженні ноу-хау у виробництво, проведенні наукових фундаментальних і прикладних досліджень, спрямованих на розробку, освоєння та впровадження прогресивних технологій, нової техніки, створення унікальної продукції.

*Принцип комерціалізації* визначається комерційним спрямуванням діяльності і характеризується віддачею на вкладений капітал та отриманням прибутків від діяльності.

*Принцип оптимальності* потребує при прийнятті управлінських рішень необхідності врахування максимуму можливих варіантів і вибору таких з них, які б найповніше забезпечували досягнення поставлених цілей.

*Принцип результативності* визначається спроможністю монопрофільних підприємств реалізувати поставлені стратегічні та тактичні цілі.

*Принцип керованості* реалізується в управлінні монопрофільними підприємствами й їх підрозділами незалежно від рівня дезорганізованості роботи, ступеня відхилення фактичних показників від запланованих, що сприяє реалізації стратегії економічного розвитку суб'єктів господарювання.

*Принцип оптимізації внутрішньої інформації* включає оптимізацію інформаційного забезпечення організаційно-управлінських структур підприємств, а також диференціацію користувачів інформації в залежності від відповідності інформації функціям робітників, її вартості, необхідності дотримання комерційної таємниці.

*Принцип захищеності інформації* полягає в віднесенні ексклюзивної інформації до комерційної таємниці та всебічному контролю осіб, що мають доступ до цих відомостей, а також наявності обмежень щодо користування інформацією зовнішніми

користувачами, особливо тими, що безпосередньо зацікавлені в діяльності підприємств (споживачами, постачальниками і т. ін.), а також тими, що мають високий ступінь впливу на діяльність підприємства.

*Принцип захисту від прямих конкурентів* ґрунтується на відсутності обміну інформацією, передачі досвіду та ін. між прямими конкурентами; важлива наявність цих форм співробітництва також між підприємствами інших галузей, що не є конкурентами даного.

*Принцип взаємодії та взаємоузгодженості.* Взаємодія передбачає забезпечення узгодженості в роботі всіх підрозділів монопрофільних підприємств з метою їх найбільшої ефективності при взаємодії, а взаємоузгодженість – підпорядкування всіх планів з різних напрямків роботи підприємства стратегічним і тактичним цілям.

Крім того, принцип взаємоузгодженості полягає у тісній співпраці монопрофільних підприємств з місцевими та державними органами управління, спільному визначенні цілей розвитку, участі в управлінні підприємствами владних структур з урахуванням ступеня відповідальності кожного з учасників.

Основними *принципами фінансової спроможності (результативності)* монопрофільних підприємств є такі:

- *принцип самостійності в сфері (області) фінансово-господарської діяльності* обумовлює самостійність у використанні власних і прирівняних до них коштів, що спричиняють необхідну маневреність ресурсів, яка дозволяє концентрувати фінансові ресурси в напрямках сприяння досягненню стратегічних і тактичних цілей підприємства;

- *принцип самофінансування* передбачає фінансування монопрофільних підприємств (здійснення внутрішньої інвестиційної діяльності) виключно за рахунок власних грошових ресурсів;

- *принцип самоокупності* полягає в здатності монопрофільного підприємства забезпечити покриття своїх витрат за рахунок результатів виробничої діяльності та/або операційних доходів;

- *принцип контролю за діяльністю підприємств* проявляється в здійсненні перевірок всіх сфер і ланок роботи суб'єктів господарювання, а також спостережень з метою підвищення ефективності використання наявних ресурсів;

- *принцип розподілу коштів на власні та позикові* полягає в формуванні структури капіталу монопрофільних підприємств з урахуванням всіх переваг і недоліків кожної з складових, що дозволить визначати обсяги та прогнозувати результати операційної, фінансової й інвестиційної діяльності підприємств, а також у підсумку формувати співвідношення рівнів прибутковості та ризику в процесі розвитку суб'єктів господарювання;

- *принцип створення фінансових резервів* дозволяє досягти забезпечення підприємств резервними коштами, необхідними для стійкої виробничої діяльності в умовах можливих коливань ринкової кон'юнктури, покриття можливих в майбутньому непередбачуваних збитків і витрат тощо;

- *принцип відповідальності за результати роботи* проявляється в здатності адміністрації підприємства не тільки набувати достатніх прав, а й брати на себе відповідальність за результати діяльності, що є по суті якісним показником оцінки управління в цілому.

*Принцип підпорядкованості стратегії національного відродження* обумовлюється узгодженістю розвитку таких підприємств з загальнонаціональною програмою розвитку країни, високим технічним і технологічним потенціалом, унікальною продукцією, що має високий експортний потенціал, а також соціально-економічну значущість для суспільства.

*Принцип ранжованості цільових зрушень* передбачає ієрархічність запровадження змін, наприклад, розробки й освоєння нової техніки та технології,

створення унікальної продукції, яка максимально враховує потреби споживача, що визначає можливості та перспективи соціально-економічного розвитку монопрофільних підприємств.

*Принцип незворотності змін* проявляється в тому, що потенціал монопрофільних підприємств постійно змінюється під впливом нестабільних факторів внутрішнього та зовнішнього середовища. При цьому позитивні зміни є характерними ознаками розвитку таких підприємств. Невпинно змінюється кон'юнктура ринку. Одні підприємства тільки створюються, інші змінюють профіль своєї діяльності або ліквідуються. Змінюється політична, економічна та соціальна ситуація, науково-технічна політика тощо, які значно впливають на ефективність функціонування підприємств. Крім того, на протязі життєвого циклу монопрофільне підприємство проходить стадії виникнення, становлення, підйому, зрілості, спаду та відродження; від того, на якій стадії розвитку знаходиться підприємство або його зовнішнє середовище (місто, регіон і країна), залежить глибина та тривалість змін.

*Принцип нарощування наукового потенціалу* ґрунтується на можливостях монопрофільного підприємства накопичувати досвід в сфері науки та технологій виробництва, а також удосконалювати продукцію, що виготовляється.

*Принцип саморозвитку* проявляється в нових властивостях, яких набуває суб'єкт господарювання: нарощування економічного і наукового потенціалу; зростання ринкової вартості підприємств; репутації на національному й міжнародному ринках.

Отже, загальні принципи формування, функціонування та розвитку монопрофільних підприємств визначають спільні характеристики, що відповідають специфічним особливостям, а також оптимізують кінцеві можливості сталого економічного зростання.

Правильність підбору системи часткових (особливих, специфічних) принципів дозволяє забезпечити успіх функціонування суб'єктів господарювання. Особливості застосування таких принципів обумовлені ситуацією, що складається, або особливим характером діяльності. Ці принципи можуть діяти при створенні команди виконавців, відповідальних за визначену ділянку розвитку й управління економічним потенціалом, виробленням стратегії та ін.

Прикладом таких принципів є: здатність підприємства визначати ступінь своєї дезорганізованості; спроможність швидкого розв'язання нагальних проблем; використання різних форм оплати продукції; професіоналізм, самостійність, уміння взаємодіяти, працювати в колективі; використання якісної сировини з високою географією закупівель, оперативне реагування на вимоги покупців та ін.

На етапі формування підприємств такими принципами можна вважати наступні.

*Принцип унікальності товарів, робіт і послуг* – полягає в створенні їх як унікальних видів продукції, котрі не мають аналогів, з виробництвом захищеним законодавчими актами, патентами та ліцензіями, що мають домінуюче положення на ринку.

*Принцип індивідуалізації підходу до клієнтів* проявляється у відмінностях умов використання товарів, робіт і послуг споживачами, що зумовлює не тільки створення їх як унікальної продукції, а й тієї, що задовольняє індивідуальні потреби клієнтів за всіма економічними, технічними, екологічними, ергономічними й іншими характеристиками.

*Принцип надійності виконання операцій* полягає у властивостях виготовлених товарів, робіт і послуг виконувати завдані функції на протязі всього періоду експлуатації.

*Принцип якості* виражається в здатності зберігати свої характеристики у встановлених межах, що охоплюють довговічність, ремонтно-придатність, ймовірність безвідмовної роботи тощо.

*Принципи формування іміджу монопрофільного підприємства:*

- *принцип порядності та надійності* проявляється в набутті підприємством іміджу, властивостей заслугуючої довіри структури, якій не притаманні низькі, антиморальні й антисуспільні вчинки.

- *принцип гарантії виконання зобов'язань* полягає в забезпеченні, жорсткого дотримання укладених угод і якісного виконання своїх зобов'язань;

- *принцип зацікавленості в результатах роботи* реалізується через створення ефективної системи мотивації праці персоналу, яка сприяє досягненню стратегічних і тактичних цілей монопрофільних підприємств.

На етапі функціонування монопрофільного підприємства такими принципами можна вважати наступні.

- *Принцип підвищеного рівня організованості виробництва* – ґрунтується на тому, що на кожний заданий момент часу підприємства повинні бути спроможними визначати рівень своєї дезорганізованості, своєчасно та самостійно долати кризові явища.

- *Принцип залежності від зовнішнього середовища* виражається у взаємовпливі монопрофільних підприємств на інші суб'єкти господарювання, державу та населення. Дослідження зв'язків і залежностей між такими підприємствами та їх контрагентами є важливою економічною задачею, розв'язання якої дозволить більш точно та достовірно оцінювати ринкові можливості.

- *Принцип відповідності потребам ринку* визначає ступінь впливу монопрофільних підприємств на зовнішнє середовище, відповідність ринковій кон'юнктурі тощо.

- *Принцип економічного розподілу й об'єднання прав власності* – полягає в тому, що майнові права доцільно розділяти та поєднувати таким чином, щоб підвищувалася ефективність функціонування підприємств, їх економічний потенціал і ринкова вартість. Основним критерієм економічного розподілу пакета прав власності є різниця інтересів існуючих і потенціальних інвесторів і власників підприємств.

- *Принцип масштабності виробництва* – по мірі додавання ресурсів до основних факторів виробництва чистий прибуток має тенденцію підвищуватися зростаючими темпами до певного моменту, після якого загальна віддача, хоча і зростає, але її динаміка сповільнюється. Це відбувається до тих пір, поки приріст вартості не стане менше, ніж приріст витрат на додані ресурси. При цьому за рахунок ефекту віддачі від масштабів виробництва монопрофільні підприємства можуть не тільки досягти домінуючого положення, а й зберігати його тривалий час.

- *Принцип раціональної збалансованості (пропорційності) ресурсів* – будь-якому виду монопрофільних підприємств відповідають оптимальні поєднання факторів виробництва, за яких досягається максимальний прибуток.

- *Принцип максимізації прибутку* – монопрофільні підприємства повинні виготовляти та реалізувати такий обсяг продукції, робіт і послуг, який дозволяє отримувати максимальний прибуток.

На етапі розвитку монопрофільних підприємств серед часткових (особливих) принципів можна виділити такі.

- *Принцип високотехнологічності* дозволяє в рамках нарощування наукового потенціалу створювати та запроваджувати нові технології, за яких продукція, що виготовляється набуває нових, специфічних якостей, котрі роблять її унікальною, дозволяючи споживачам отримувати більш якісний і надійний кінцевий продукт; при цьому створюються нові зразки продукції й оновлюється товарний асортимент.

- *Принцип безвідходності виробництва* визначає рівень досконалості технології, які використовуються на монопрофільних підприємствах.



- *Принцип інформованості персоналу* ґрунтується на потребі підприємств швидко вирішувати виникаючі проблеми, що можливо за рахунок доведення до персоналу цілей намічених перетворень та способів їх досягнення, а отже, за наявності персоналу, здатного до навчання, сприйняття нових ідей тощо.

Сформульовані принципи відрізняються між собою за рівнем конкретизації, що дозволяє виокремити загальні від інших; останні є досить конкретними що, в свою чергу, обумовлюють виділення особливих, які визначають результативність життєдіяльності монопрофільних підприємств. Ефективність етапів життєвого циклу визначається ключовими факторами розвитку та домінуючим продуктом.

Зазначимо, що домінуючий продукт щільно пов'язаний з вищезазначеним домінуючим (ключовим) фактором розвитку – транспортним, визначає галузеву спрямованість і спеціалізацію підприємства, а також вектор розвитку населеного пункту, відповідає за професійну орієнтацію населення.

Оскільки ключовий фактор розвитку визначає домінуючий продукт, необхідно виявити принципи формування, функціонування та розвитку, а саме – транспортного, який уособлюється в перевізній діяльності транспортного підрозділу монопрофільного підприємства (рис. 4.4).

На етапі створення монопрофільного підприємства відбувається формування транспортного простору відповідно до техніко-технологічних й економічних потреб і можливостей використання того чи іншого виду транспорту. Наприклад, в процесі формування монопрофільного ДП «Пожспецмаш», як виробника спеціальної транспортної техніки - пожежних машин, протипожежного устаткування та ін., були застосовані залізничний й автомобільний транспорт, які і надалі використовуються в процесі перевізних видів діяльності. Формування транспортного простору відбувається на таких принципах.

1. *Принцип ефективності сфер кожного виду транспорту* визначається доцільністю, можливостями й обмеженнями використання підприємством різних видів транспорту як окремо, так і у взаємодії.

2. *Принцип взаємозамінності окремих видів транспорту* полягає в тому, що види транспорту мають певні характеристики, які або унеможливають їх використання або дозволяють їх взаємозамінювати при виконанні певних виробничих чи інших завдань.

3. *Принцип відособленості продукції від вантажів і пасажирів* характеризується тим, що здійснюючи необхідне переміщення сировини та готової продукції монопрофільного підприємства, транспорт збільшує їх споживчу вартість.

4. *Принцип невід'ємності процесів виробництва і споживання транспортної продукції* проявляється в тому, що здійснюючи перевізний процес, транспорт збільшує споживчу вартість і суспільну корисність вантажу.

5. *Принцип неможливості нагромадження транспортних послуг* полягає в неможливості зберігання та нагромадження транспортної продукції.

6. *Принцип стадійного нарощування потужностей* характеризується створенням резервів пропускнув спроможності, які освоюються поступово, на протязі кількох років після виконання деяких робіт (наприклад, впровадження в дію нових транспортних шляхів).

7. *Принцип недетермінованості (невизначеності) навколишнього середовища* обумовлений властивостями транспортної системи монопрофільного підприємства, неповнотою та неточністю інформації, що унеможливорює однозначне передбачення обсягів та строків транспортування продукції.

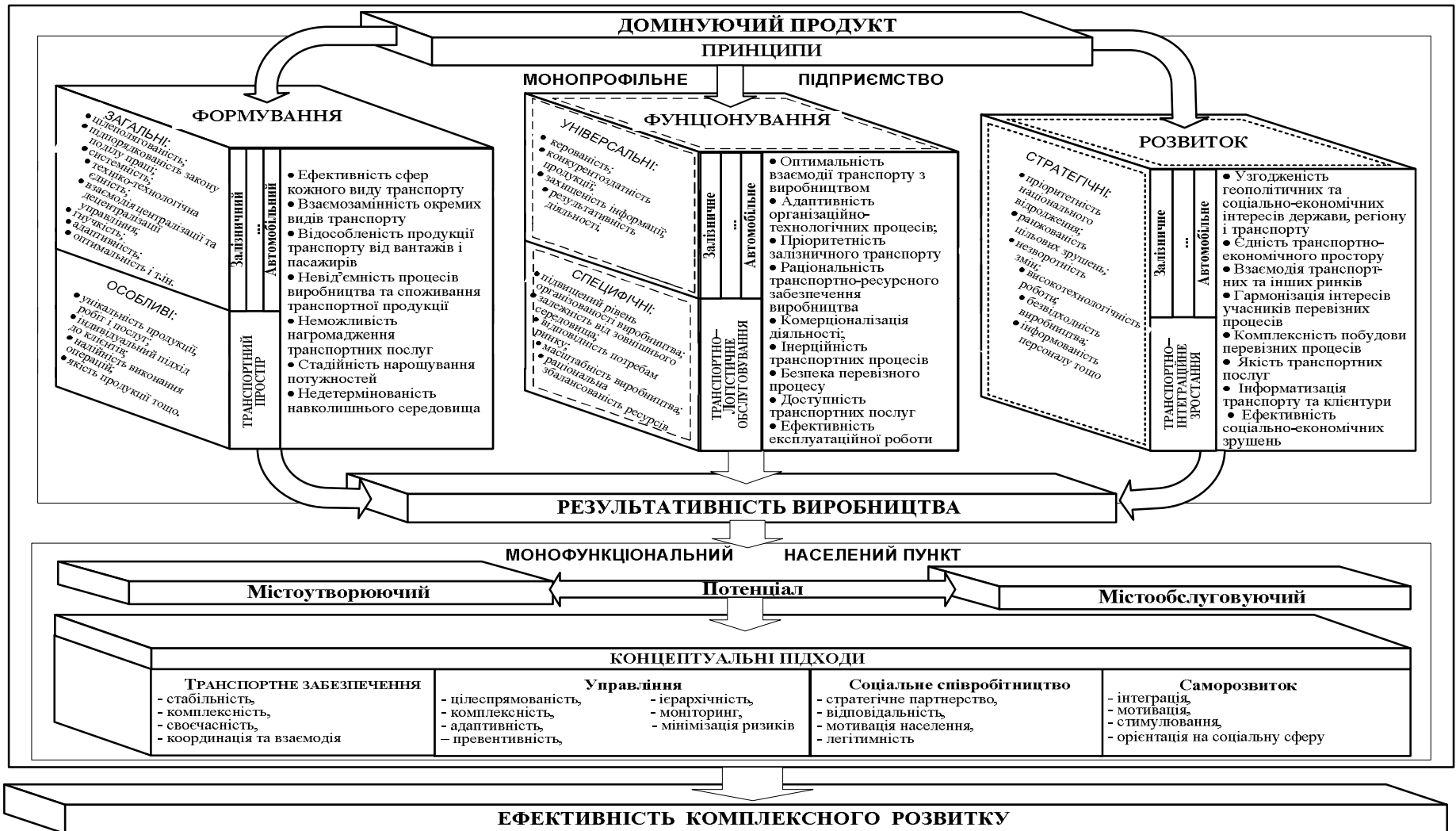


Рис. 4.4. Принципи формування та функціонування транспортного фактора монопрофільного підприємства та їх вплив на ефективність виробництва та комплексного розвитку монофункціонального міста

На етапі функціонування монопрофільного підприємства відбувається транспортно-логістичне обслуговування, яке можна охарактеризувати за допомогою наступних принципів.

– *Принцип оптимальності взаємодії транспорту з виробництвом* характеризується визначальністю транспортного фактора при розв'язанні економічних, соціальних та інших проблем монопрофільного підприємства.

– *Принцип адаптивності організації технологічних процесів* передбачає гнучкість використання того чи іншого виду транспорту за умов впровадження нових виробничих потужностей, новацій в технологічний процес з метою оновлення асортименту та номенклатури виготовляємої продукції.

– *Принцип пріоритетності залізничного транспорту* – пов'язаний з перевагами залізничного транспорту у обслуговуванні перевезень монопрофільного підприємства, а саме: високою транспортною та пропускнуою спроможністю, здатністю перевозити великі обсяги вантажів з високою швидкістю незалежно від кліматичних умов, можливістю створення стабільних зв'язків між підприємством та контрагентами і т. ін.

– *Принцип раціональності транспортно-ресурсного забезпечення виробництва* полягає в забезпеченні підприємства відповідним обсягом транспортних засобів з метою своєчасного постачання сировини, матеріалів, напівфабрикатів, доставки готової продукції споживачам тощо.

– *Принцип комерціалізації діяльності* визначається комерційним спрямуванням діяльності та характеризується віддачею на вкладений транспортний капітал, отриманням прибутків і зростанням показників рентабельності.

– *Принцип інерційності транспортних процесів* проявляється в тому, що об'єкти транспорту можуть працювати деякий час за «інерцією», зберігаючи можливість задоволення потреб (в тому числі і за рахунок перевантажень).

– *Принцип безпеки перевізного процесу* полягає в забезпеченні безпеки руху та збереження вантажів при організації транспортного процесу.

– *Принцип доступності транспортних послуг* проявляється в можливості доставки вантажів «від дверей до дверей».

– *Принцип ефективності експлуатаційної роботи* характеризується співвідношенням доходів та витрат транспортного підрозділу підприємства, що знаходить відображення в ціні продукції та визначає її конкурентоспроможність.

На стадії розвитку монопрофільного підприємства можна виокремити такі принципи:

- *принцип узгодженості геополітичних і соціально-економічних інтересів держави, регіону та транспорту* потребує врахування всієї системи зацікавлень учасників «розкладу сил»: економічних, політичних, соціальних та ін., у вирішенні загальнодержавних, регіональних і місцевих завдань на основі використання фінансового, інноваційного, інвестиційного, транспортного й інших видів потенціалу таких підприємств;

- *принцип єдності транспортно-економічного простору* спрямований на створення гармонічного розвитку учасників транспортно-господарських відносин, посилення інтеграційних зв'язків шляхом досягнення взаємовигідних домовленостей і т. ін., що забезпечує вільний рух товарів, послуг, капіталу в регіональному, міжрегіональному, національному і міжнародному масштабах;

- *принцип взаємодії транспортних й інших ринків* спрямований на вдосконалення взаємодії транспортних мереж монопрофільних підприємств та інших суб'єктів економіки, територіальних утворень тощо;

- *принцип гармонізації учасників транспортних процесів* базується на оптимальних пропорціях використання учасниками перевізного процесу всіх наявних

ресурсів, логістичних взаємозв'язках, відповідальності учасників в умовах мінливого зовнішнього середовища;

- *принцип комплексності побудови транспортних процесів* передбачає забезпечення руху вантажів і пасажирів у встановлених напрямках, координацію дій всіх учасників перевізного процесу, здійснення централізованого контролю виконання завдань; прагнення товаровиробників до тісного співробітництва з контрагентами за товарними ланками та встановлення щільних зв'язків між підрозділами підприємств в рамках внутрішньої діяльності;

- *принцип якості транспортних послуг* характеризує здатність монопрофільних підприємств виконувати перевізний процес з високим рівнем стабільності та надійності;

- *принцип інформатизації транспорту й клієнтури* полягає в оптимізації інформаційного забезпечення учасників перевізного процесу, що дозволить знизити рівень невизначеності зовнішнього середовища;

- *принцип ефективності соціально-економічних зрушень* визначається спроможністю таких підприємств реалізовувати поставлені цілі, раціонально використовуючи при цьому всі наявні ресурси.

Ці принципи в поєднанні з принципами формування, функціонування та розвитку монопрофільних підприємств визначають результативність виробництва як домінуючого продукту та інших видів продукції, робіт, послуг, що, в свою чергу, позначається на їх взаємодії з монофункціональним містом, а також формуванні містоутворюючого та містообслуговуючого потенціалу (рис. 4.5).



Рис. 4.5. Взаємодія містоутворюючого і містообслуговуючого потенціалу монофункціонального міста

Найважливішою містоутворюючою основою є промисловість з властивими їй технологією і організаційно-економічними інструментами, а отже – монопрофільне підприємство. Означене утворення, як суб'єкт господарювання, в своїй структурі може мати залізничний, автомобільний та водний (морський) транспорт; при цьому більшість необхідних перевізних послуг в рамках транспортного обслуговування здійснюються власними силами. Найчастіше можна спостерігати комбіноване використання означених видів транспорту. Проведений аналіз транспортного забезпечення й обслуговування монопрофільних підприємств дозволяє стверджувати, що пріоритет в їх транспортному обслуговуванні належить таким видам транспорту, як залізничний і автомобільний.

Містообслуговуючою основою виступають галузі виробничої та невиробничої (соціальної) інфраструктури. До виробничої відносяться галузі, що безпосередньо

обслуговують матеріальне виробництво: залізничний транспорт, зв'язок, автомобільні дороги, водопостачання, каналізація та ін., до невиробничої – опосередковано пов'язані з процесом виробництва галузі: освіта; культура; охорона здоров'я тощо.

Ґрунтовне дослідження головних аспектів означеної взаємодії можливо за умов дослідження їх ролі та функціонального призначення вказаних підсистем. Наведена інфраструктура носить подвійний характер: з одного боку без розвитку цих галузей, і особливо – транспорту неможливе існування монопрофільних підприємств як основних виробників товарів і послуг, а з іншого – створення цих галузей та їх функціонування не завжди приносить належний прибуток інвестору, але спричиняє зростання прибутків у монопрофільних підприємствах (рис. 4.6).

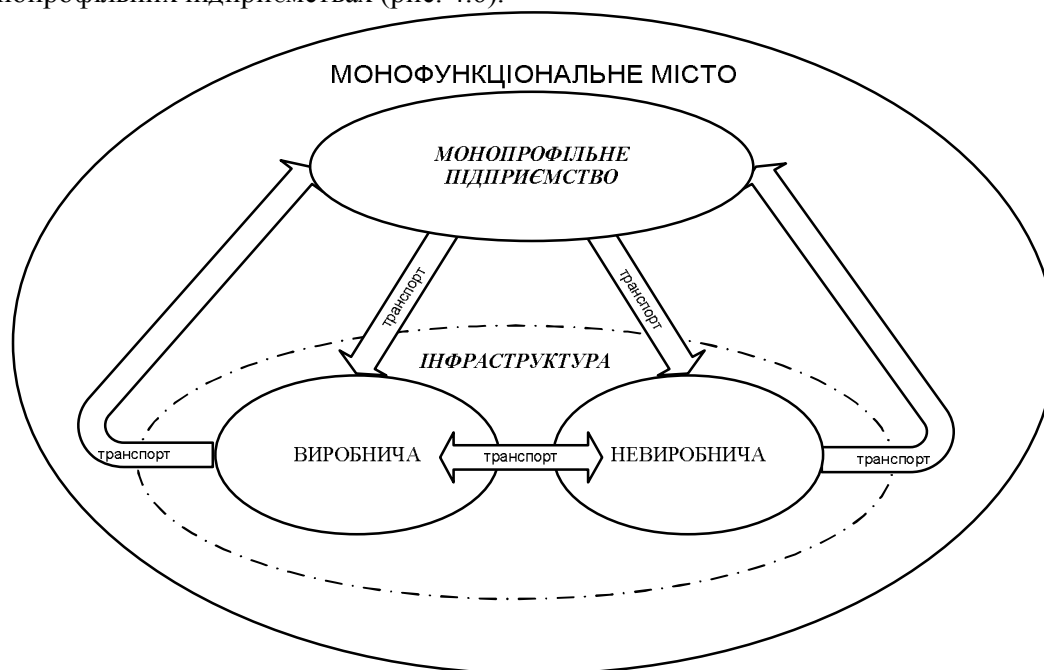


Рис. 4.6. Взаємозв'язок містоутворюючої та містообслуговуючої підсистем монофункціонального міста та монопрофільного підприємства

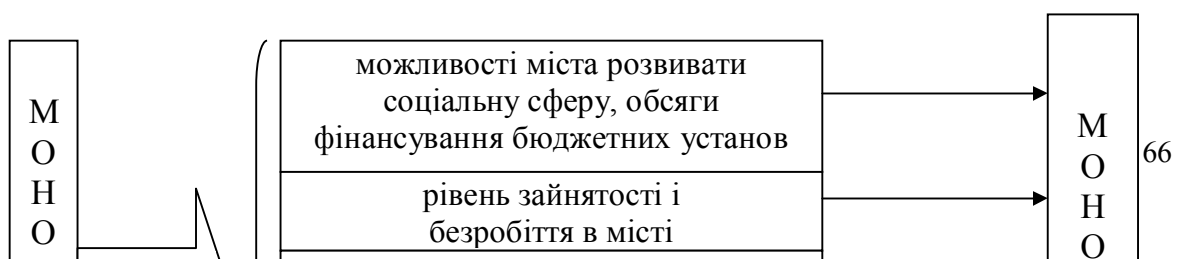
Містоутворюючу і містообслуговуючу підсистеми монофункціонального міста, серед інших факторів, поєднує і транспортна складова, що забезпечує виробничі та невиробничі потреби як монопрофільних підприємств, так і населених пунктів в цілому.

Монопрофільні підприємства зі своїми перевагами та недоліками (рис. 4.7) визначають статус даного населеного пункту, а містообслуговуючі структурні формування, являючись основою міського господарства, покликані забезпечити достатній рівень добробуту населення, а також соціально-економічного розвитку (рис. 4.8).

Отже, монопрофільні підприємства суттєво впливають на розвиток міст. За різних умов розвитку (галузей, економіки, пріоритетів держави тощо) окремі переваги визначеної структури можуть трактуватися як недоліки й навпаки. При цьому особливу роль відіграють форми, методи та напрями взаємодії цих суб'єктів. Наприклад, якщо монопрофільні підприємства визначають можливості міст розвивати соціальну сферу та рівень фінансування бюджетних установ за рахунок коштів місцевого бюджету (такі підприємства є основними платниками податків в бюджет в межах населеного пункту), то місто, в свою чергу, може обумовлювати розміри та структуру соціальних інновацій.

<b>Монопрофільні підприємства</b>			
<b>1. Переваги</b>	<b>2. Недоліки</b>	<b>3. Ознаки</b>	<b>4. Властивості</b>
1.1. Дозволяють повніше	2.1. Конфлікт (протиріччя) між	3. 1. Характеризують-ся високою	4. 1. Весь містоутворюючий

*Рис. 4.7. Роль монопрофільного підприємства в монофункціональному місті*



*Рис. 4.8. Взаємодія монопрофільного підприємства з монофункціональним містом*

Якщо результативність діяльності окремих підприємств не є задовільною, то і місто може втрачати можливість розвитку. Транспорт як структурний елемент підприємств здійснює їх обслуговування, тобто діяльність пов'язану з процесом переміщення вантажів і пасажирів в просторі та часі, наданням супутніх цій діяльності різних видів послуг.

Розглядаючи роль транспорту на окремих стадіях життєвого циклу монопрофільних підприємств, необхідно зауважити, що на стадії формування та впровадження в дію були доставлені сировинні та матеріальні ресурси, робітники для безпосереднього будівництва таких підприємств, створення інфраструктури і одночасного забезпечення процесів містобудування.

На стадії функціонування та розвитку транспорт забезпечує постачання необхідних для виробництва ресурсів, здійснює перевезення напівфабрикатів між різними цехами та дільницями, приймає участь в процесах реалізації, доставляючи готову продукцію за призначенням тощо. Взаємодія монопрофільних підприємств з монофункціональним містом відбувається в різних сферах, основними з яких є політико-правова, економічна, організаційна, техніко-технологічна, соціальна, інформаційна, управлінська й екологічна (рис. 4.9).

Соціально-економічна сутність механізму взаємодії розкривається через форми, методи та інструменти. Конкретні форми взаємодії реалізуються відповідно до принципів рівноправності, взаємовигідності, взаємодопомоги, взаємовідповідальності, інформаційного забезпечення, гнучкості, системності, надійності, систематичності контролю й екологічної безпеки.

В процесі взаємодії означених суб'єктів господарювання використовуються фінансово-економічні, адміністративні, організаційно-правові та соціальні методи; основними інструментами являються ліцензування, державні гарантії, страхування, контролінг, координація діяльності, правове забезпечення та ін.

Основою концептуальних підходів до взаємодії монопрофільних підприємств з монофункціональним містом є процес транспортного забезпечення, який ґрунтується на принципах стабільності, комплексності, своєчасності та координації. Управління, в основі якого знаходяться такі фактори - цілеспрямованість, комплексність адаптивність, превентивність, ієрархічність, моніторинг та, мінімізація ризиків; соціальне співробітництво, що базується на принципах соціального партнерства, відповідальності, легітимності та мотивації населення; саморозвиток, який передбачає інтеграцію, мотивацію, стимулювання й орієнтацію на соціальну сферу. Взаємодія монопрофільного підприємства з монофункціональним містом у встановлених сферах за вищезначеними правилами обумовлює ефективність їх комплексного розвитку.

Таким чином, систематизація принципів формування, функціонування та розвитку різних видів транспорту, дозволяє дослідити їх вплив на життєдіяльність монопрофільного підприємства та на процеси взаємодії з населеним пунктом під впливом домінуючого продукту (ключового фактора), що дозволяє розкрити особливості створення транспортно-економічного потенціалу.

#### **4.3. Транспортно-економічний потенціал монопрофільних структур ринку**

В умовах поглиблення економічної кризи, що пронизує сьогодні всі сектори економіки, керівництву підприємств необхідно оперативно реагувати на зміни в економічній кон'юнктурі ринку, досліджувати можливі альтернативні шляхи розвитку. В зв'язку з цим особливої актуальності набуває оцінка стану та використання всіх видів ресурсів підприємств, що визначають економічний потенціал як важливий показник внутрішніх можливостей суб'єкта господарювання.

Аналіз функціонуючих суб'єктів господарювання показує, що врахування всіх складових потенціалу посилює конкурентні переваги, а оскільки потенціал є складовою частиною ефективної стратегії розвитку організації, то це потребує сталого розвитку економічних структур в цілому.

Дослідженню поняття «потенціал» присвячуються роботи таких видатних науковців ХХ століття, як: К. Воблій (1924 р.), В. Вейц (1927 р.), С. Струмлінін (1954 р.), В. Немчинов (1967 р.), О. Анчишкін (1973 р.) та ін., які розглядають такі поняття, як потенціал виробничих сил, потенційні виробничі сили, потенціал розширеного виробництва тощо.

Сутність поняття «потенціал», особливості формування, використання та оцінки розкриті такими науковцями - О. Амоша, Б. Данилишин, С. Дорогунцов, К. Міско, А. Цигічко та ін..



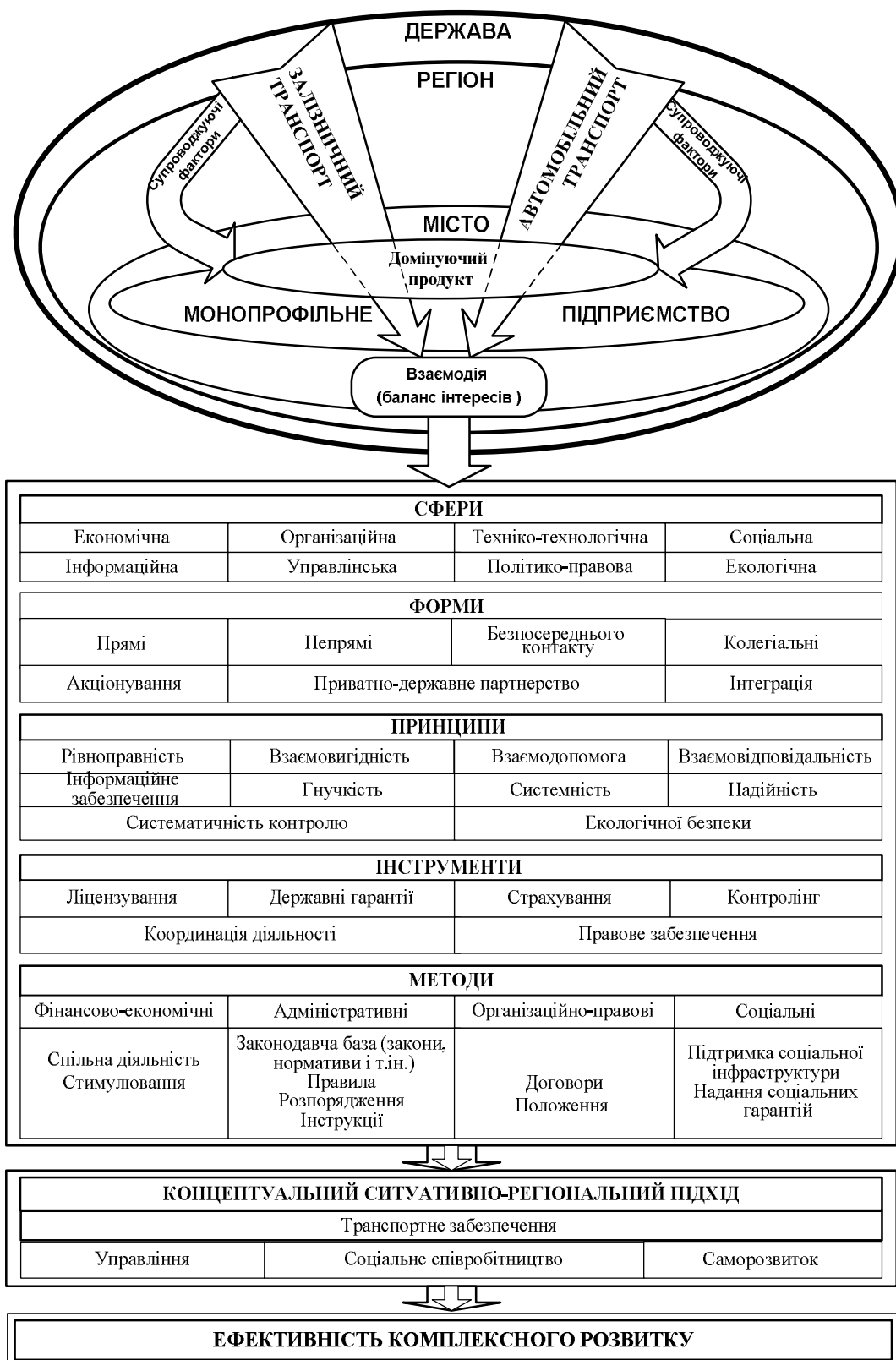


Рис. 4.9. Організаційно-економічний механізм взаємодії монопрофільного підприємства з монофункціональним містом

Потенціал підприємства та роль в розробці стратегії розвитку суб'єктів господарювання досліджуються в роботах І. Ансоффа, Р. Акоффа, М. Портера, Т. Сааті, Дж. Пітерса та інших.

Вагомі теоретико-методологічні та практичні аспекти розвитку економічного потенціалу розглядались у працях вітчизняних та іноземних вчених - В. Авдесенко, В. Архипова, О. Балацький, В. Вишневський, В. Герасимчук, Е. Горбунов, Ю. Дінець, Ю. Дорошенко, А. Жулавський, А. Задоя, В. Захарченко, В. Зубков, Е. Іванова, П. Ігнатівський, Є. Лапін, С. Лосєв, І. Лукінов, М. Максимов, Л. Мірошник, В. Москаленко, Б. Мочалов, А. Онищенко, Б. Пасхавер, П. Перерва, А. Проскураков, Л. Ревуцький, В. Рибалкін, А. Самоукін, М. Сліжіс, А. Тодосійчук, В. Фальцман, Е. Фігурнов, С. Хейнман, Т. Хачатуров, Д. Черніков, Д. Шевченко та ін.

В останній третині ХХ – на початку ХХІ ст. поняття «потенціалу» ще в більшій мірі цікавить науковців. В цей період першою «хвилею» публікацій стали наукові роботи 70-80 років ХХ ст., які містили різноманітні аспекти визначення поняття «потенціал». Більшість з них відзначає важливість дослідження проблем аналізу й оцінки потенціалу, вказує на існування розходжень трактовці сутності та складових.

Другою «хвилею», що спричинила зростання нового наукового інтересу до виявлення суті потенціалу, став розпад Радянського Союзу, коли докорінним чином змінились основні фактори економічного зростання, проявилась ціла низка проблем соціально-економічного, організаційно-управлінського та техніко-технологічного характеру. В цей час об'єктом дослідження в більшій мірі стає промисловий потенціал підприємств, а оскільки значно погіршились соціальні умови для населення, то і трудовий потенціал став посідати помітне місце в наукових дослідженнях вітчизняних й іноземних вчених - В.С. Спіріна, Л.Д Ревуцького, Е.Б. Фігурнова та ін.

На початку ХХІ століття, коли суб'єкти господарювання різних форм власності «оговтались» від кризи 90-х років ХХ ст., почали поступово відновлювати свої виробничі й інші можливості та ресурси, знов постає питання дослідження потенціалу, чому були присвячені роботи - В.Н. Гавви, І.А. Гуніної, Н.С. Краснокутської, Є.В. Лапіна, Є.В. Попова та ін.

Дослідження наукових доробок показує досить повне та змістовне опрацювання сутності терміну «потенціал». При цьому виявляються певні нерозв'язані проблеми в сфері теоретичного обґрунтування нових економічних категорій, що дозволили б глибше з'ясувати процеси формування та використання економічного потенціалу таких специфічних суб'єктів господарювання - монопрофільних підприємств, які характеризуються містоутворюючим впливом на розвиток монофункціональних міст.

Проведені авторами дослідження таких підприємств дозволяють не тільки визначити їх унікальність і специфічність, а й життєздатність, функціонування (на рівні простого існування), а також можливість подальшого розвитку, що як і для будь-якого суб'єкта господарювання неможливо без врахування всіх основних складових потенціалу.

В сучасних умовах розвитку держави особливо важливо, щоб монопрофільні підприємства мали змогу продемонструвати свої можливості виходу з економічної кризи, що досягається за рахунок більш повного використання потенціалу. Все це обумовлює необхідність дослідження сутності потенціалу як важливої економічної категорії (табл.4.2)

Таким чином, поняття «потенціал» до цього часу не визначено, більш того, спеціалісти досі дискутують стосовно цього.

Всі трактовки потенціалу мають певні спільні риси і відмінності, що розрізняються за сферою прикладання та структурою.

Дослідження наукових праць «потенціалу» дозволяє виокремити такі підходи до сприйняття даної категорії:

*перший* - потенціал розглядається як можливість і здатність комплексу ресурсів виконувати поставлені завдання;

## Дослідження різних точок зору на визначення «потенціалу» як економічної категорії

Наукове видання, науковець	Визначення потенціалу	Ознака, що переважає
1	2	3
Великий економічний словник [39]	«Потенціал - наявні можливості, ресурси, запаси та засоби, що можуть бути використані для досягнення, здійснення будь-чого»	можливості, ресурси
Радянський енциклопедичний словник [192]	«Потенціал - джерела, можливості, засоби, запаси, які можуть бути використані для вирішення якої-небудь задачі, досягнення певної мети; можливості окремої особи, суспільства, держави в певній області»	джерела, можливості, засоби, запаси,
Велика радянська енциклопедія [37]	«Потенціал - джерело, що є у наявності, яке здатне здійснювати певну дію або використовується для досягнення певної мети»	джерело
Сучасний словник іноземних слів [193]	«Потенціал - прихована можливість, здатність, сила, що може виявитися за відомих умов...»	можливість, здатність, сила
Російський тлумачний словник [122]	«Потенціал - сукупність засобів, можливостей в якій-небудь області...»	засоби, можливості
Тлумачний словник С.І. Ожегова і Н.Ю. Шведової [149]	«Потенціал - ступінь потужності в якому-небудь відношенні, сукупність яких-небудь засобів, можливостей...»	потужності, засоби
Великий енциклопедичний словник (за редакцією А.М. Азріліяна [40]	«Потенціал - сукупність наявних засобів, можливостей в якій-небудь області...»	засоби, можливості
К.М. Місько [135]	«Потенціал - межа людських пізнань внутрішніх, прихованих можливостей результативного використання об'єкту, що вивчається, які можуть бути кількісно оцінені і врешті решт реалізовані за ідеальних умов практичної діяльності...»	можливості
Люкшинов А.Н. [125]	«Потенціал підприємства є сукупністю його можливостей по випуску продукції (наданню послуг)»	можливості
Артемова Л.В., Бор М.З., Денисов А.Ю. [14]	«Потенціал - сукупність, природних умов і ресурсів, можливостей, запасів і цінностей, що можуть бути використані для досягнення певних цілей»	умови, ресурси, можливості, запаси, цінності
Епифанова А.А., Козьменко С.Н. [132]		
Репіна І.М. [176]		
Спірін В. С. [195]		
Абалкін Л.І. [2]	Потенціал – узагальнена збірна характеристика ресурсів, прив'язана до місця та часу	ресурси
Архангельський В.М. [15]	Потенціал – засоби, запаси, джерела, які є в наявності та можуть бути мобілізовані для досягнення певної мети або розв'язання певної задачі	засоби, запаси, джерела

1	2	3
Фігурнов Е., Черников Д. [218, 232]	Потенціал – це сукупність необхідних для функціонування або розвитку системи різних видів ресурсів.	ресурси
Ансофф І. [8]	Потенціал - здатність комплексу ресурсів економічної системи виконувати поставлені перед нею завдання.	ресурси

*другий* - потенціал трактується як сукупність необхідних для функціонування або розвитку конкретної системи різних видів ресурсів. Цими ресурсами, на думку дослідників, є: матеріальні і трудові ресурси; ресурси сфери освіти та перепідготовки кадрів; фінансові й інформаційні;

*третій підхід* - потенціал уявляють як систему факторів (матеріальних та трудових), які забезпечують досягнення мети виробництва.

З вищенаведеного бачимо, що поняття «потенціал» окремі науковці ототожнюють, а деякі – замінюють на категорію «ресурси». На нашу думку, це не є правильним, оскільки «ресурси» існують незалежно від суб'єктів господарювання, а «потенціал» - є невіддільним від них.

Дослідження вітчизняних підприємств (особливо видобувної та обробної промисловості) доводить, що ці структури володіють в сукупності величезними ресурсами, й це дозволяє стверджувати про наявність великих потенційних можливостей; незбалансованість цих ресурсів знаходить відображення в досить низьких фактичних можливостях (потенціалі). Тобто:

- потенціал будь-якого суб'єкта господарювання необхідно розглядати в певних умовах, за яких можливості можуть проявитись по-різному;

- в рамках потенціалу необхідно розглядати такі ресурси, що мають конкретні та дієздатні можливості для використання в процесі виробництва товарів (робіт, послуг).

В науковій літературі теорія потенціалів отримала свій розвиток в різних соціально-економічних аспектах, найбільш опрацьованими з яких є: економічний, виробничий та трудовий потенціал. Зокрема, поняття «економічний потенціал» почало широко використовуватись з 70-х років ХХ ст., в тому числі в якості «...узагальноної категорії, що виражала якісні зміни в суспільному виробництві...» [37].

Це пояснює той факт, що основна маса наукових публікацій з того часу і до теперішнього присвячена економічному потенціалу стосовно якого теж спостерігаються значні відмінності у розумінні сутності, складових елементів, взаємозв'язку тощо з процесами економічного розвитку.

Так, у Великій радянській енциклопедії економічний потенціал – це «сукупна можливість (здатність) галузей народного господарства здійснювати капітальне будівництво, перевезення вантажів, надавати послуги населенню в певний історичний момент» [37].

У роботах Б. Плишевського, А. Тодосейчука, Ю. Личкіна, А. Цигічко економічний потенціал розглядається як сукупність ресурсів, що є в наявності.

Дослідник А.І. Самоукін трактує економічний потенціал у взаємозв'язку з властивими кожній суспільно-економічній формації виробничими відносинами, які виникають між окремими працівниками, трудовими колективами, а також управлінським апаратом підприємства, організації, галузей народного господарства в цілому з приводу повного використання їх здібностей до створення матеріальних благ і послуг [181].

М.З. Бор і А. Ю. Денісов під економічним потенціалом розуміють економічні ресурси, поділяючи їх на матеріальні, фінансові, трудові та природні. До матеріальних відносяться засоби виробництва (засоби та предмети праці), фінансових – власні та позикові кошти (як на розрахунковому рахунку, так і в розрахунках зі споживачами і

постачальниками), а до трудових – ті, що представлені потенціалом підприємства. В якості природних розглядаються ресурси, що залучаються в процес виробництва [14].

На думку Ф.М. Русінова та Д.К. Шевченко «економічний потенціал визначається абсолютним розміром виготовленої продукції та видами послуг. Він характеризує нагромаджені суспільством національні багатства, а також фактичний обсяг виготовленої продукції та послуг в результаті досягнутого рівня використання потенційних можливостей цих національних багатств» [204].

Г.С. Одінцева та Г.А. Селезньова розглядають економічний потенціал підприємства як «систему взаємопов'язаних елементів, які виконують визначені функції в процесі забезпечення виробництва продукції та досягнення підприємством своєї мети» [148].

Дослідження існуючих трактовок терміну «економічний потенціал» дозволяє виокремити такі підходи до визначення даного поняття: галузевий – в якому визначається як сукупність можливостей галузей у виробництві матеріальних благ; ресурсний – характеризується наявністю та структурою ресурсів; функціональний – представлений системою взаємопов'язаних елементів, що виконують певні функції в процесі функціонування та розвитку. Опрацювання наукових робіт дозволяє стверджувати - основна увага приділяється дослідженню й оцінці можливостей окремої країни та підприємства (рис. 4.10).

Економічний потенціал розглядається як джерело національного доходу та економічної потужності країни, результат розвитку продуктивних сил, показник мінімальних можливостей країни, галузі та підприємства. Різноманіття підходів до визначення цього поняття свідчить про складність і багатоаспектність даної проблеми, що вимагає подальших досліджень обраного суб'єкта господарювання – монопрофільного підприємства.

Для того, щоб визначити економічний потенціал такого підприємства як категорії виокремимо основні риси, що відрізняють його від інших. Ними виявилися - сукупні силові можливості суб'єкта господарювання, досягнутий рівень розвитку, особливості, пов'язані з характером соціально-економічних відносин, взаємодія - з суб'єктами господарювання різних рівнів, формування та максимальне задоволення потреб в процесі виробництва за рахунок оптимізації використання ресурсів.

Економічний потенціал підприємств визначається внутрішнім і зовнішнім середовищем, які тісно пов'язані між собою. Зовнішнє – формує умови, впливає на зміст, характер та організацію діяльності, характеризується взаємодією організаторів підприємницької діяльності з державними і суспільними структурами, постачальниками, кредиторами, споживачами та визначає стратегію розвитку суб'єкта господарювання; таке середовище є неоднорідним і диференційованим за силою, періодичністю та характером впливу. В складі зовнішнього середовища можна виділити складові, що формуються на державному, регіональному та місцевому рівнях. Внутрішнє – складається з відносин між власниками капіталу, менеджерами і найманими робітниками (рис 4.10).

На макро- та мезорівні створюються загальні умови, в яких діють монопрофільні підприємства, що визначають для них і контрагентів межі припустимої та неприпустимої поведінки; спричиняє необхідність змін в функціонуванні суб'єктів господарювання, обумовлює розширення або звуження певних видів діяльності. Елементами зовнішнього середовища є політико-правові, техніко-технологічні, економічні, соціальні, транспортні, історичні, природо-географічні, демографічні й організаційно-управлінські фактор-умови.

Політико-правові – проявляються в залежності від існуючих поглядів органів влади на розвиток певних суб'єктів господарювання, особливостей етапу розвитку держави, політичних лідерів тощо. Відповідають цілям розвитку суспільства; забезпечують державну підтримку пріоритетних галузей економіки та регіонів;

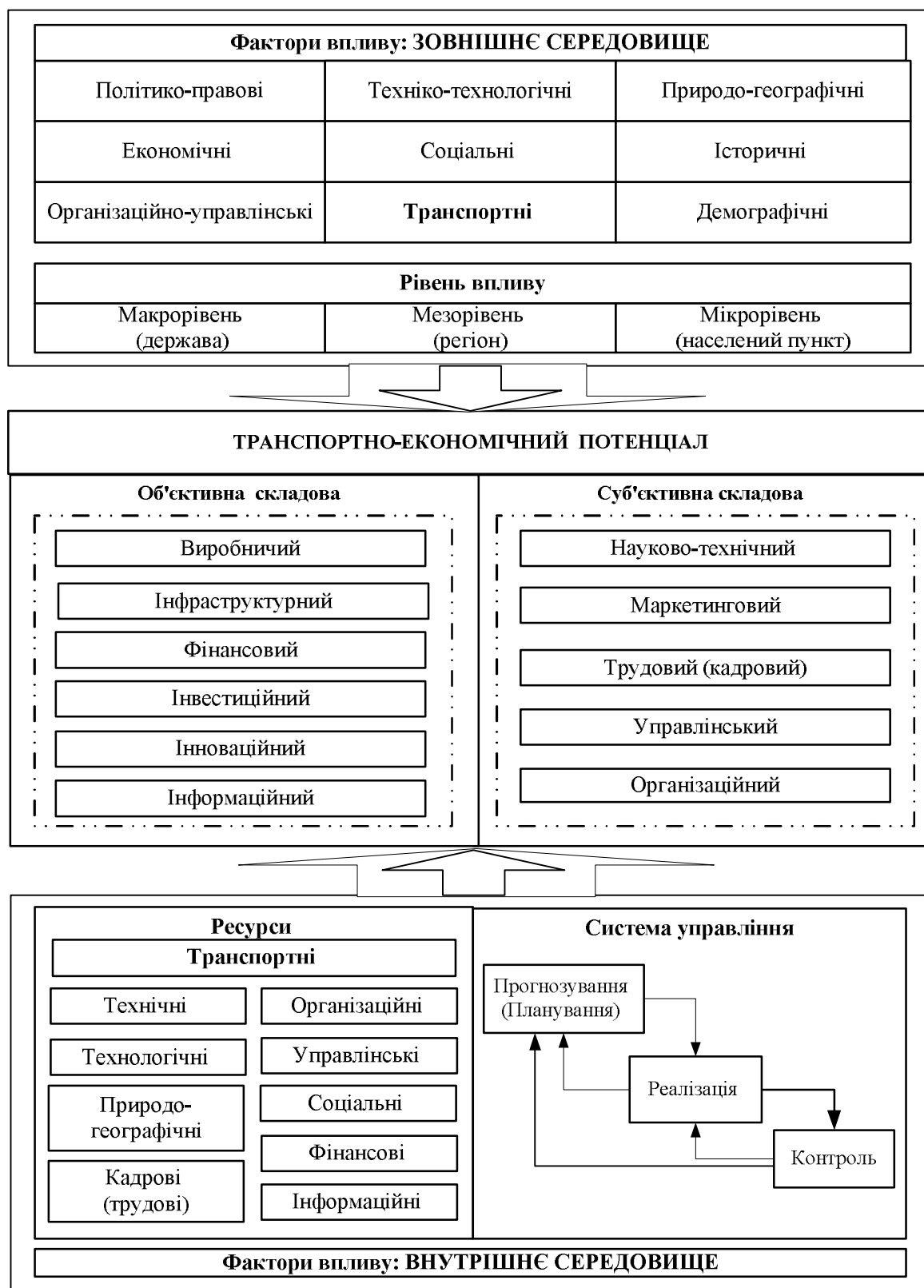


Рис. 4.10. Складові економічного потенціалу монопрофільного підприємства та фактори, що визначають розвиток

усоблюються в стратегічних і тактичних програмах розвитку.

*Техніко-технологічні* – є основними причинами трансформації існуючих і появи нових галузей і виробництв, а отже, дозволяють монопрофільному підприємству зробити «технологічний прорив», підвищити рівень конкурентоспроможності продукції на національному та світовому ринках.

*Природо-географічні* – визначаються кліматичними умовами, природними ресурсами, розмірами території, чисельністю населення, економіко-географічним розташуванням тощо.

*Економічні* – визначаються рівнем економічного розвитку країни, галузевою спеціалізацією територіальних утворень, їх фінансовими ресурсами, доступністю фактор-ресурсів, рівнями інфляції, оподаткування та безробіття, динамікою доходів тощо.

*Соціальні* – характеризуються чисельністю та структурним складом населення, динамікою доходів і витрат, рівнем освіти, стилем життя, звичками, традиціями тощо, обумовлюють особливості становлення та розвитку підприємств і визначають цілі й засоби їх досягнення.

*Історичні* – обумовлені особливостями еволюції певної території, темпами розвитку продуктивних сил та процесів містоутворення, відкриттям і видобутком тих чи інших природних ресурсів тощо.

*Організаційно-управлінські* – будуються на законодавчих вимогах і обмеженнях щодо виробничої структури підприємств, вектору галузевої спеціалізації і т. ін.

*Транспортні* – обумовлюють інтенсивність й ефективність економічних процесів і представлені наявною транспортною мережею, відстанями перевезень, структурою та обсягами транспортних потоків тощо.

*Демографічні* – представлені чисельністю, територіальним розміщенням і складом населення, динамікою змін на основі соціально-економічних, екологічних й інших факторів.

На становлення та розвиток монопрофільних підприємств на мікрорівні можливо виділити вплив з боку постачальників, споживачів, конкурентів і посередників.

Вплив *постачальників* на діяльність підприємств залежить від:

- питомої ваги продукції постачальника в вартості готової продукції підприємства;
- диференційованості продукції постачальників;
- конкурентного середовища постачальників;
- «важливості» підприємства в якості клієнта для постачальника тощо.

Вплив постачальників на становлення та розвиток підприємств посилюється у випадках, коли:

- продукція постачальника посідає важливе місце у виробництві товарів певного підприємства;
- конкуренція постачальників з виробниками товарів-замінників слабка або відсутня;
- їх продукція значно диференційована, тобто підприємству важко змінити постачальника;
- підприємство не є „важливим” клієнтом для постачальника.

Як і постачальники, споживачі мають змогу впливати на діяльність підприємства. Цей вплив залежить від призначення продукції, її стандартизації та диференціації, важливості для споживача, наявності товарів-замінників, ціни та якості продукції, конкуренції між споживачами тощо.

Вплив споживачів на діяльність підприємств посилюється у випадках, якщо:

- продукція стандартизована і не диференційована;
- продукція не займає важливого місця у виробітку покупця (для організованих споживачів продукції);
- ціна продукції недостатньої якості завищена;
- незначна кількість споживачів купують продукцію у великому обсязі та ін.

В умовах сьогодення зростає увага до досліджень конкуренції та факторів, що її визначають. Це пов'язано зі сприйняттям її як ефективного засобу саморегулювання економіки, розвитку галузей, котрий дозволяє координувати індивідуальні зусилля суб'єктів

ринку. Конкурентне середовище формується під впливом внутрішньогалузевих і міжгалузевих конкурентів.

Для визначення характеру конкурентного середовища в галузі М. Портер вважає доцільним враховувати:

- конкуренцію з боку товарів-замінників;
- загрозу появи нових конкурентів;
- позиції постачальників і споживачів продукції та їх економічні можливості [166, 167].

Сукупність цих сил впливає на ринкові ціни, обсяги інвестування, розмір витрат суб'єктів господарювання та визначає характеристики конкурентної боротьби в галузі, її прибутковість, положення суб'єкта господарювання на ринку та т. ін.

Посередники сприяють встановленню контактів й укладанню угод між виробниками та споживачами, продавцями та покупцями. Вони надають різноманітні послуги по експорту та імпорту товарів, кредитуванню сторін, здійснюють формальні митні, транспортно-експедиторські та страхові операції, сприяють просуванню товарів і послуг на ринки, прискоренню обороту капіталу, росту ефективності економіки.

Таким чином, фактори зовнішнього середовища можуть як стимулювати, так і стримувати розвиток монопрофільних підприємств, сприяти або перешкоджати нарощуванню їх економічного потенціалу.

Економічний потенціал таких підприємств має дві основні складові: об'єктивну – що представлена сукупністю ресурсів підприємства, і суб'єктивну – яка проявляється у здатності адміністрації та робітників підприємств використовувати ресурси з максимальною ефективністю.

Розвиток об'єктивної та суб'єктивної складових визначається не тільки факторами оточуючого середовища, а й рівнями впливу, незбалансована дія яких в останні роки призвела до часткової втрати майже всіх складових економічного потенціалу, відновлення котрих ускладнено в силу специфічних особливостей монопрофільних підприємств. Це потребує розробки та впровадження зваженої програми дій щодо раціонального використання економічного потенціалу монопрофільних підприємств, максимального використання резервів складових, що визначаються специфікою внутрішнього середовища.

Під внутрішнім середовищем розуміють сукупність всіх внутрішніх факторів, які визначають процеси життєдіяльності таких підприємств. Кожному внутрішньому середовищу властиві свої внутрішні фактори. Все різноманіття внутрішнього середовища монопрофільних підприємств можна представити технічними, технологічними, транспортними, соціальними, природо-географічними, організаційними, управлінськими, фінансовими, інформаційними та кадровими (трудовами) фактор-ресурсами. Такий розподіл носить умовний характер, який конкретизується в загальній та виробничій організаційній структурах певного виду монопрофільних підприємств.

Зваженому використанню ресурсів таких підприємств сприятиме раціональна структура управління, що передбачає планування та реалізацію стратегічних і тактичних цілей і задач розвитку, контроль на всіх стадіях і складових системи управління. Під особливим контролем повинні знаходитись такі сфери: маркетинг; фінанси; дослідження та розробки; технологія та виробництво; організація управління; персонал й організаційна культура.

*Маркетинг* – концепції та стратегії тощо, які застосовуються при виробництві продукції (товарна політика), цінова політика, канали розподілу, організація збуту, торгова агентура, післяпродажне та гарантійне обслуговування, рекламна діяльність, інформація тощо.

*Фінанси* – це благополуччя та стабільність, джерела та величина фінансових ресурсів, прибуток та його використання, рух грошової маси, планування, бюджетування, контролінг та ін.



*Дослідження та розробки* – склад кадрів, їх кваліфікація та досвід, мотивація, стан матеріальної бази та дослідного устаткування, співробітництво з іншими організаціями, ліцензії, організація процесу проектування, стан й організація інформаційного забезпечення.

*Технологія та виробництво* включає використану технологію, матеріальна база, організація технічного обслуговування, безпека виробництва тощо.

*Персонал* це структура персоналу, майстерність, кадрова політика, система оплати праці та мотивація.

*Організація управління* включає організаційну структуру, централізацію та децентралізацію, організацію системи контролю за виконанням рішень, стратегічне управління й ін.

*Організаційна культура* це філософія менеджменту, світогляд керівників, цінності, традиції, стандарти поведінки тощо.

Необхідно зазначити, що внутрішнє та зовнішнє середовище підприємств може як перешкоджати, так і сприяти їх ефективному функціонуванню, закріплюючи монопольне положення означеного суб'єкта господарювання в окремих сферах і видах діяльності. Тобто, внаслідок дії цих факторів монопрофільне підприємство може виявитися монополістом на ринку товарів і ресурсів, оскільки тільки йому потрібна продукція вищенаведених постачальників. У зв'язку з тим, що ринок збуту основної продукції теж є монопольним, то ціноутворення та поведінка певного суб'єкта господарювання може визначатися подвійною монополією. Наприклад, з одного боку, якщо основні постачальники підприємства є монополістами і мають змогу диктувати свої умови, а з іншого - тільки даному підприємству потрібна продукція, що виготовляється постачальниками; крім того, підприємство виготовляє унікальну продукцію і є єдиним її виробником на національному ринку товарів та послуг, а саме на ринку транспортного машинобудування. Крім цього монопрофільне підприємство визначає можливості міста розвивати соціальну сферу, обсяги фінансування бюджетних установ, рівень зайнятості, якість життя населення.

Зміни, що відбуваються в економіці суттєво відобразились на внутрішньому та зовнішньому середовищі монопрофільних підприємств, що, в свою чергу, негативно впливає на економічний потенціал. Серед факторів внутрішнього середовища, які спричиняють таку ситуацію, можна визначити: незадовільна кількісна і якісна характеристика основного й оборотного капіталу; недосконалість системи планування, прогнозування, аналізу й оцінки економічних явищ і процесів; недостатня обґрунтованість прийняття рішень; низька вартість робочої сили, зростання прихованого безробіття; зниження ділової активності, погіршення трудової дисципліни та відповідальності робітників за результати роботи і таке інше.

До факторів, які спричиняють зміни навколишнього середовища, відносяться: нерозвиненість ринкового середовища, в якому здійснюється діяльність монопрофільних підприємств; ізоляція від світових ринків капіталів, що пов'язані з обмеженнями з боку держав щодо надання кредитів на східній території Європейського континенту; гостра нестача грошових ресурсів для довгострокових інвестицій; низька прозорість ринку й існування перешкод в отриманні інформації; недостатня швидкість та широта її розповсюдження, а також нездатність вірної оцінки; складність подолання бюрократичних бар'єрів; відсутність чіткої антикризової урядової програми; розрив економічних зв'язків між країнами СНД тощо.

Наприклад, ДП “Пожспецмаш” несе на собі тягар наслідків розриву економічних зв'язків, неузгоджених фінансово-господарських рішень, недоліків законодавчої бази, що проявляється у втраті ринків збуту продукції, затоварюванні, нестачі власних оборотних коштів на оновлення виробничих фондів і створення нових видів продукції та просування її на світовий ринок. Але є певні проблеми, що властиві саме даному монопрофільному підприємству і які визначають специфіку економічної діяльності. Це відсутність бюджетного фінансування та державного замовлення (споживачами продукції є переважно державні органи: Міністерство оборони, Міністерство надзвичайних ситуацій України та країн СНД); звуження ринку збуту за рахунок виникнення конкурентів на території Росії; положення монопрофільних підприємств з тягарем соціальної надбудови; витратний

характер виробництва; замороженість власних валютних коштів, достатніх для оновлення та модернізації виробництва тощо.

Ці та інші обставини породжують сукупність проблем, поглиблюючи економічну кризу на підприємствах та утворюючи замкнене коло (см п. 2.5 рис. 2.11).

Крім того, негативно впливають на економічне положення монопрофільних підприємств такі фактори: недосконалість законодавства, в тому числі податкового; громіздкий бухгалтерський облік з постійними суперечливими доповненнями та змінами; відсутність стимулів і податкових пільг; інфляційні процеси; втрата інтелектуального потенціалу (за рахунок природних процесів старіння населення, перекваліфікації з метою підвищення рівня заробітної плати тощо).

Подолати негативні явища можливо за допомогою використання резервів всіх складових економічного потенціалу. Необхідно звернути увагу не тільки на ті фактори, що пов'язані зі створенням домінуючого продукту, а й на інші - використання яких дозволить диверсифікувати діяльність, розірвавши тим самим кругообіг основних проблем і розширити джерела фінансування підприємств, зміцнити їх економічний потенціал.

Так, промислові підприємства, будучи власниками розвиненої транспортної інфраструктури, часто не використовують її потенціал, який може задовольняти потреби міста стосовно перевезення вантажів і пасажирів та інших суб'єктів господарювання, наприклад, сільськогосподарських, що потребують створення сучасних терміналів, котрі забезпечують ефективне зберігання продукції, а також належний стан транспортної мережі, за допомогою якого доставляється продукція до місця призначення у відповідні строки, з високою надійністю незалежно від кліматичних та інших умов.

Таким чином, необхідно проводити і далі дослідження економічного потенціалу суб'єктів господарювання в цілому та його складових - транспортної, інвестиційної, фінансової тощо.

#### **4.4. Оцінка впливу залізнично-автомобільних факторів на розвиток монопрофільних підприємств**

Сьогодні особливо проблемним є становище підприємств машинобудування, зокрема, транспортних, які зорієнтовані на випуск спеціальної техніки. Основним замовником і споживачем означеної продукції виступає держава, що в останні десятиліття значно скоротила, а в деякі роки не здійснювала закупівлю продукції підприємств.

Життєздатність та розвиток таких суб'єктів господарювання залежить від спроможності адаптуватися до змін внутрішнього та зовнішнього середовища, що потребує врахування факторів, які обумовлюють процеси формування монопрофільних підприємств. Різноманіття факторів, що суттєво впливають на формування та розвиток таких підприємств, можна об'єднати в наступні групи.

Природо-географічні містять економічну характеристику й оцінку різних видів ресурсів, окремих природно-кліматичних і природо-транспортних умов розвитку окремих галузей і регіонів.

Техніко-економічні представлені науково-технічним прогресом, формами суспільної організації виробництва та ін.

Транспортні втілюються в окремих видах транспорту (залізничний, автомобільний та ін.), які використовуються в процесі життєдіяльності підприємств, рівнях розвитку й якості транспортних комунікацій, вузлів, терміналів тощо.

Соціально-економічні забезпечують подолання соціально-економічних відмінностей між різними регіонами та населеними пунктами (міськими та сільськими), зайнятість і поліпшення умов праці, розвиток нематеріальної сфери - освіти, охорони здоров'я та навколишнього середовища.

Демографічні представлені системою розселення, забезпеченням певної території трудовими ресурсами різного рівня кваліфікації тощо.

Вплив означених факторів є неоднозначним, проте їх прояв може посилюватись або стримуватись під дією транспорту, оскільки із всього різноманіття варіантів формування та напрямів розвитку підприємств обирається оптимальний, котрий забезпечує мінімум транспортних витрат на будівництво, започаткування виробництв і реалізацію продукції.

Недооцінка ролі транспортного фактора при формуванні підприємств призводить до помилок в плануванні розвитку потужностей на окремих напрямках транспортної мережі, спричиняє додаткові невиробничі витрати матеріальних, фінансових і трудових ресурсів, що позначається на результатах діяльності й обмежує можливості масштабів економічного розвитку.

Транспорт створює необхідні умови для планомірного розвитку всього суспільного виробництва, концентрації, кооперування та комбінування підприємств, поглиблення територіального поділу праці, пов'язує в єдину систему галузі господарського комплексу країни. Існуючі проблеми формування й удосконалення транспортно-економічних зв'язків основних галузей господарського комплексу як регіону, так і країни обумовлюють необхідність врахування транспортних факторів при територіальному розміщенні й експлуатації об'єктів промисловості.

Особливості розвитку виробничих систем, необхідність використання транспорту як для внутрішніх, так і для зовнішніх потреб суб'єктів господарювання дозволяють окреслити коло проблем пов'язаних із визначенням впливу транспортно-економічних факторів на забезпечення транспортно-економічних зв'язків специфічних економічних утворень - монопрофільних підприємств. Дослідити вплив транспортно-економічних факторів на функціонування та розвиток таких підприємств можливо за допомогою моделювання.

Побудова моделі переслідує двояку ціль: по-перше, вивчити об'єкт моделювання в різних умовах для окремих гіпотез, а, по-друге, використати отриману модель для прогнозування тих або інших явищ керованого об'єкта.

Аналіз теоретичних джерел дозволяє стверджувати про наявність різноманітних підходів до моделювання економічних систем, що сьогодні досить добре описані в різних монографіях і підручниках. Безумовно, у побудові моделей економічних систем у силу специфіки в більшості випадків використовується ідеальне моделювання [86].

Характеристики й описи об'єкта, стосовно якого використовувались підходи неформального ідеального моделювання, наведені в проведених дослідженнях сутності, видів, характерних рис, переваг і недоліків монопрофільних підприємств.

Застосуємо формалізоване ідеальне моделювання монопрофільних підприємств із урахуванням впливу транспортного фактора в цілому та транспортної структури зокрема.

Для проведення формалізованого моделювання найбільш широко використовуються лінійні й нелінійні статичні, а також динамічні моделі [86]. На початкових етапах розробки формальної моделі найбільш простими у виконанні та використанні є лінійні статичні моделі, в яких розглядається кінцеве число змінних, а зв'язки мають вигляд системи лінійних рівностей:

$$\sum_{j=1}^n a_{ij} x_j = b_i, \quad (4.1)$$

де  $i = 1, \dots, k$ ;

$a_{ij}$  і  $b_i$  – параметри моделі;

$x_j$  – змінні моделі.

Рішення системи представляє точку  $X$  у  $n$ -мірному просторі за умови, що  $k = n$ . В цілому загальний випадок представляє собою модель у вигляді:

$$\sum_{j=1}^n a_{pj} x_j \leq b_p, \quad (4.2)$$

де  $p = 1, \dots, m$ .

Рішення системи вже представляє багатофакторну множину  $X$  у  $n$ -мірному просторі, яку трактувати й використовувати для прогнозування значно складніше. Ще більш складний випадок представляють нелінійні статичні моделі, в яких замість лінійних зв'язків на змінні моделі накладаються нелінійні. У цьому випадку множина припустимих значень  $X$  не завжди є опуклою, що ускладнює дослідження об'єкта.

У динамічних моделях, які описують функціонування досліджуваних систем у часі, прийнято виділяти екзогенні змінні, що характеризують управлінський вплив, і ендогенні, які визначають поточний стан системи [86].

Оскільки прийнято досліджувати системи від простих моделей до більш складних, була поставлена задача побудувати лінійні статистичні моделі, для яких потрібно одержати необхідні початкові дані; на цей час навести результати розрахунків за наведеними моделями не має можливості.

## РОЗДІЛ 5

### ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МОНОПРОФІЛЬНИХ СТРУКТУР

#### 5.1. Визначення ефективності транспортного обслуговування виробництва

Промислові підприємства є основою соціально-економічного розвитку не тільки населеного пункту, де розташовані, а й регіональної економіки в цілому. Це пов'язано, перш за все, з наявністю тісної взаємодії міста та підприємств, щодо забезпечення зайнятості населення, задоволення їх культурних та інших потреб. Фінансово-виробнича криза, в якій опинились більшість промислових підприємств малих і середніх міст, вимагає розробки виваженої політики їх подальшого розвитку за рахунок реформування, що неможливо без аналізу й оцінки ефективності складових цього процесу, зокрема, використання ключових факторів (ресурсів), серед яких транспортне обслуговування всіх стадій життєвого циклу підприємств займає провідну роль.

У науковій літературі навряд можна знайти поняття більш розповсюджене, ніж «ефективність», оскільки характеризує результативність всіх процесів суспільного виробництва, визначає можливість відтворення національного багатства, а, отже, відіграє відуче місце на рівні держави та суб'єктів господарювання різних форм власності. Це поняття розглядається в множині наукових праць і досліджень, автори яких узагальнювали та деталізували трактування означених підходів й умов формування, а також пропонували різні методи, способи та прийоми виміру.

Узагальнюючи науковий досвід з цієї проблеми, розглянемо основні визначення «ефективності» як економічної категорії.

У загальному уявленні ефективність (у перекладі з латинського - діючий, продуктивний, що дає результат) характеризує різні розвинені системи, процеси, явища тощо [39].

Велика енциклопедія та великий енциклопедичний словник трактують «економічну ефективність» як відношення між одержуваними результатами виробництва – продукцією і матеріальними послугами, з одного боку, і витратами праці та засобів виробництва – з іншого [37, 40].

Фінансові й економічні джерела наводять термін «ефективність» з точки зору макроекономічного аналізу, як «показник випуску товарів і послуг у розрахунку - на одиницю витрат, витраченого капіталу, сукупних витрат усіх виробничих ресурсів тощо» [40, 278].

Отже, множина спроб визначити «ефективність» базується за ресурсним і витратним підходом; ресурсний – розглядає «ефективність» як відношення ефекту до ресурсів (капіталу, робочої сили тощо), а витратний – ефекту до витрат, які його спричинили.

Окрім того, ефективність виступає одночасно найважливішим стимулом й індикатором розвитку суб'єктів господарювання. Прагнення підприємств підвищити ефективність певної сфери або виду діяльності обумовлює необхідність визначення конкретних заходів, що сприяють процесу розвитку, а також відхилення тих, які ведуть до регресу. Ефективність, у цьому значенні, завжди зв'язана з практикою та стає цільовим орієнтиром управлінської діяльності, спрямовує її у напрямку обґрунтованості, необхідності, виправданості та достатності.

Одночасно ефективність зв'язана з інтенсивністю розвитку підприємств, є динамічною якісною категорією, що відображає глибинні процеси удосконалювання всіх елементів процесу. Це широке трактування ефективності не суперечить вузько спрямованому її розумінню. Широко відомі показники ефективності виробництва, результативність й інтенсивність функціонування, ступінь досягнення мети та рівень організованості системи.

Вищеозначене свідчить про багатогранність терміну «ефективність» як економічної категорії, з одного боку, а з іншого - складність її представлення в показниках і вимірниках.

Аналіз наукових досліджень і розробок показує, що в працях вітчизняних і закордонних вчених визначення ефективності як промислових монопрофільних підприємств в цілому, так і його складових, в тому числі, транспортній, не приділялось належної уваги; не існує єдиного підходу до визначення ефективності; недостатньо досліджені різні види ефектів й ефективності транспортного обслуговування означених суб'єктів.

Складний і суперечливий характер існуючих наукових розробок потребує також уточнення та проведення додаткових досліджень.

Для визначення принципів і методів оцінки ефективності діяльності монопрофільних підприємств розглянемо взаємозв'язок між економічними категоріями – ефектом й ефективністю (рис. 5.1).

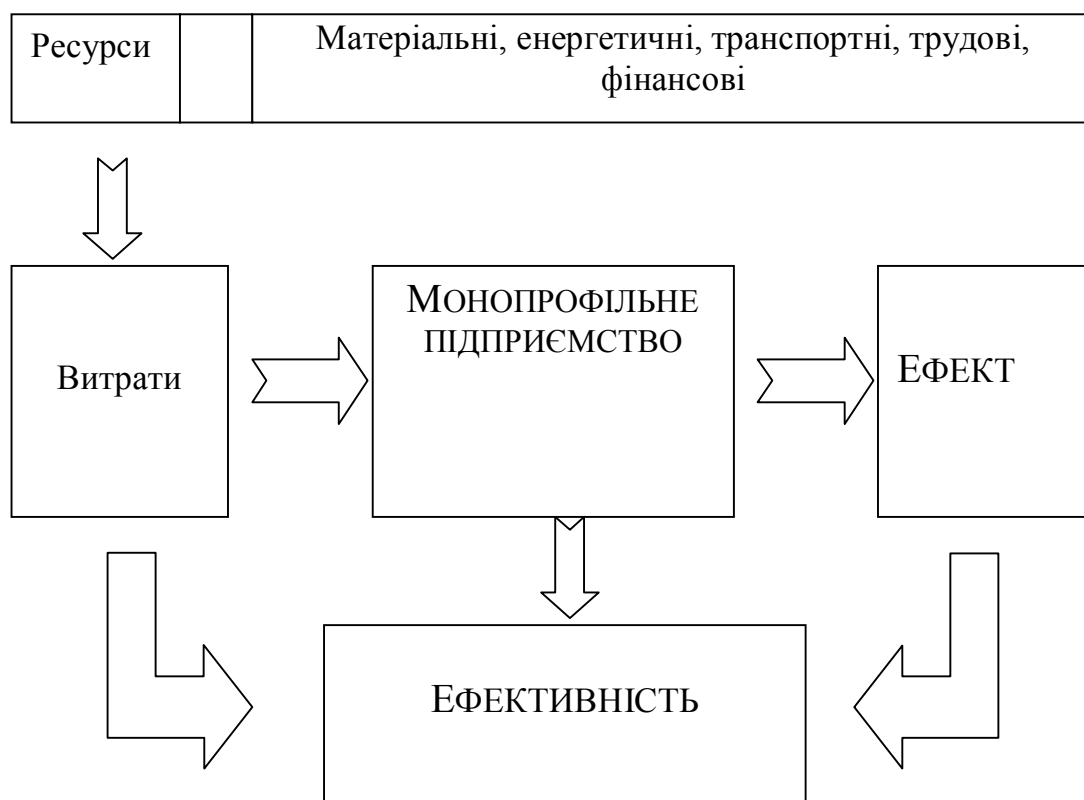


Рис. 5.1. Формування ефекту й ефективності монопрофільних підприємств

Очевидною є єдність спрямованості цих категорій. Ефект та ефективність відображають ріст і розвиток підприємств, тобто їх здатність до прогресивних кількісних зрушень, відображених в об'ємних показниках, і якісних змін, що пов'язані, як правило, зі структурною динамікою досліджуваних об'єктів.

Найбільш сильний взаємозв'язок цих категорій з поняттям «розвиток» та властивими йому якісними змінами, оскільки саме з допомогою їх досягається вірогідний бажаний кінцевий результат. При цьому економічний ріст може досягатися і за рахунок збільшення ресурсів, що не відбиває необхідності використання інтенсивних факторів виробництва.

Ефективність є порівняльною (відносною) оцінкою результату діяльності, яка відображає не тільки здатність підприємства до забезпечення економічного росту, а й здатність стимулювати прогресивні структурно - якісні зміни.

Разом з тим, «ефект» та «ефективність» істотно розрізняються. «Ефект» є відображенням абсолютного результату діяльності, тобто того стану, до якого прагне наблизитись економічний об'єкт. «Ефективність», на відміну від ефекту, враховує не тільки

результат діяльності (прогнозований, планований, досягнутий, бажаний), але враховує й умови його досягнення. Ефект на підприємстві проявляється досить різноманітно про що свідчить наведена класифікація (рис. 5.2).

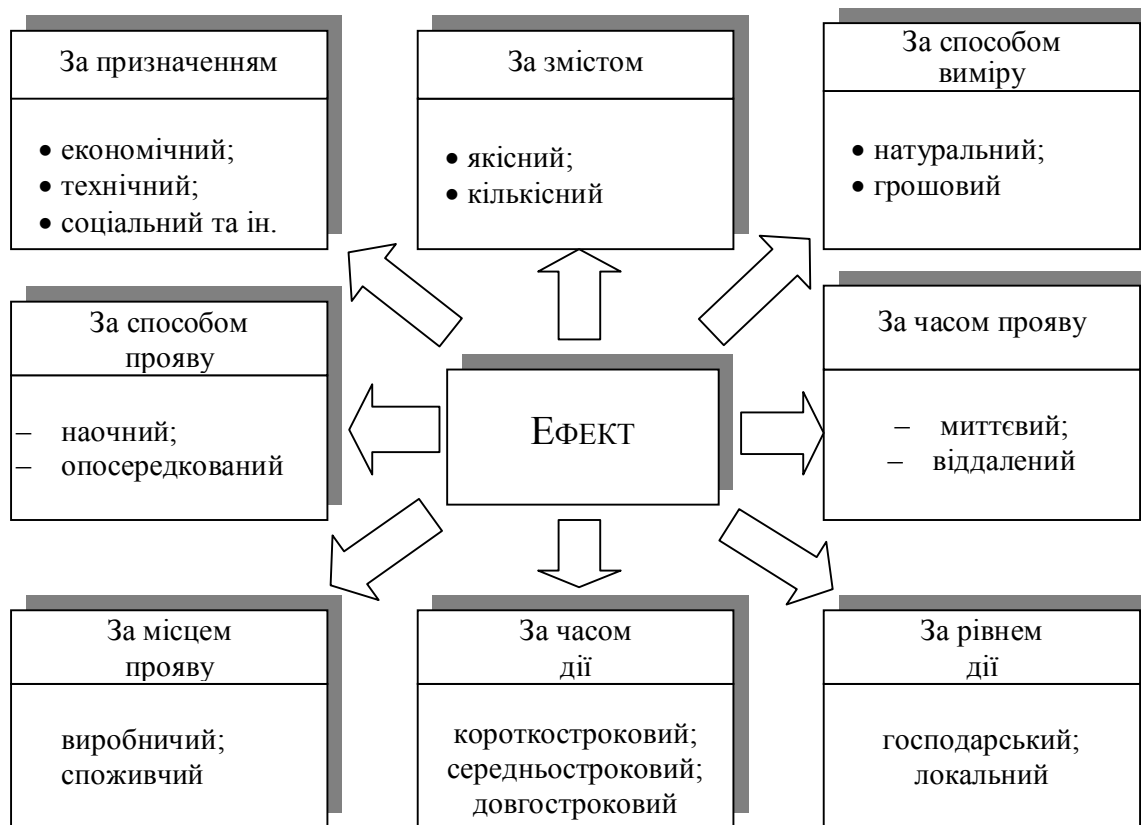


Рис. 5.2. Класифікація ефекту на промислових монопрофільних підприємствах

Аналіз економічної літератури з питань оцінки ефективності формування та розвитку промислових підприємств в цілому і, зокрема, транспортного машинобудування, показує, що набір (сукупність) показників ефективності представлений досить широко як по окремим видам ресурсів, так і узагальнюючим показникам. Але більшість показників ефективності побудовано на основі ресурсного підходу, що обмежує кінцеві результати оцінки витрат виробництва.

Сьогодні не існує єдності підходів до оцінки ефективності, характеристики її видів залежно від різних ознак. В зв'язку з цим виникає необхідність у систематизації видів ефективності монопрофільних підприємств в цілому. Дослідження існуючих систем показників оцінки ефективності доводять їх складність за внутрішнім змістом. З огляду на це, важливо виділяти по окремих ознаках відповідні види ефективності (продуктивності), кожний з яких має певне практичне значення (рис. 5.3).

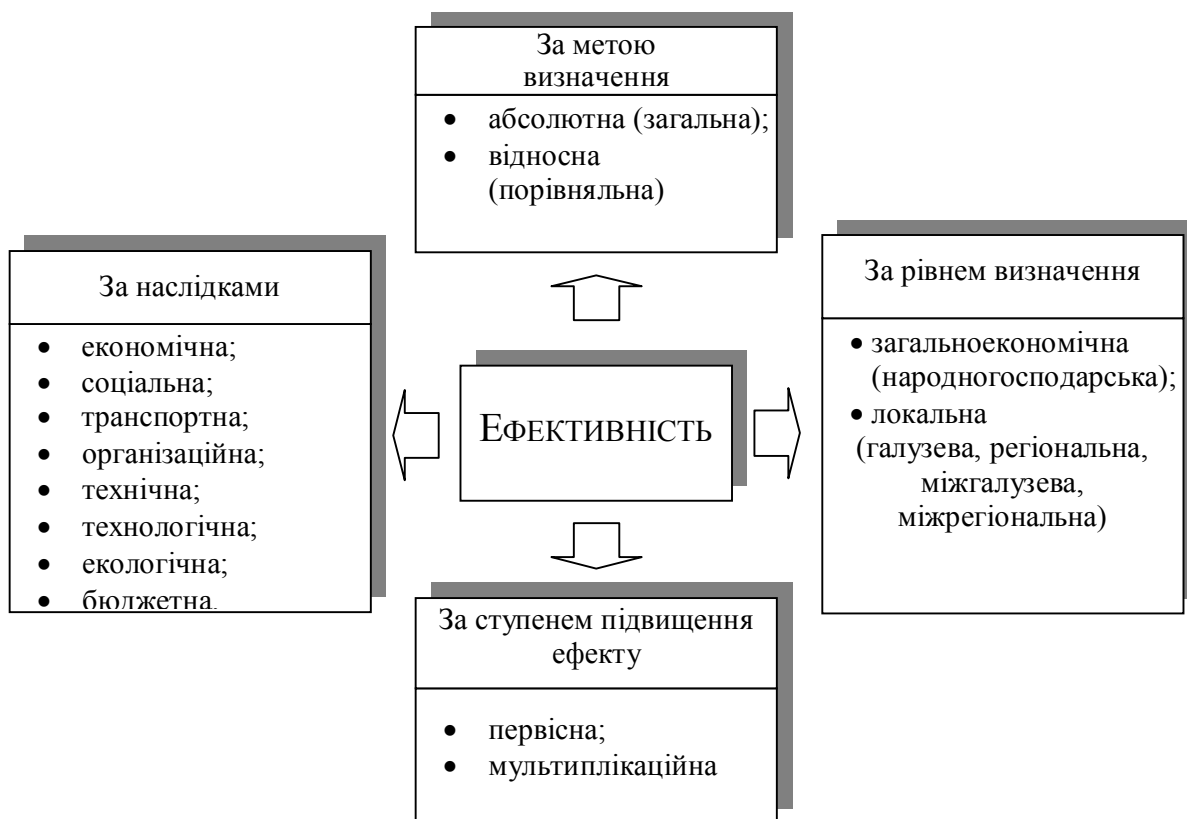


Рис. 5.3. Види ефективності формування та функціонування промислових монопрофільних підприємств

По наслідках виділяють економічну, соціальну, транспортну, організаційну, технічну, технологічну й екологічну, а також бюджетну ефективність.

*Економічна* - відображає результативність економічної діяльності, економічних програм і заходів, тобто ступінь реалізації виробничих відносин, що проявляються в наявності певного виробничого ефекту.

*Соціальна* - характеризує відповідність результатів господарської діяльності основним соціальним потребам і цілям суспільства; проявляється в збільшенні кількості нових робочих місць, рівня зайнятості населення, поліпшенні умов праці й побуту, підвищенні рівня та комфортності життя тощо.

*Транспортна* - відображає результативність транспортного обслуговування монопрофільних підприємств на всіх стадіях життєвого циклу.

*Організаційна* - пов'язана зі змінами організаційної структури управління підприємствами, їх реформуванням.

*Технічна* - виражає результативність технічного оснащення підприємств; проявляється в оптимальному співвідношенні вартості й якості виготовлених товарів, робіт і послуг.

*Технологічна* - втілюється в результативності розвитку технологічного способу виробництва незалежно до існуючих економічних відносин, видів власності та господарського механізму; відображає ступінь використання та рівень технологій в процесі розширеного виробництва.

*Екологічна* - проявляється в гармонізації відносин з навколишнім середовищем, зменшенні шкідливих викидів тощо.



*Бюджетна* – проявляється у відносинах підприємств з монофункціональним населеним пунктом (в якому такі підприємства розташовані) стосовно формування доходів бюджету й отримання бюджетного фінансування.

За мірою визначення розрізняють абсолютну і відносну ефективність.

*Абсолютна* – характеризує загальний або питомий (в розрахунку на одиницю витрат чи ресурсів) дохід або його приріст, який мають підприємства від своєї діяльності за певний проміжок часу.

*Відносна* відображає наслідки порівняння можливих варіантів господарювання та вибору кращого з них; відбиває економічні й соціальні переваги обраного варіанту здійснення господарських рішень (напрямку діяльності) у порівнянні з іншими можливими варіантами.

Абсолютна та відносна ефективності тісно взаємозв'язані та взаємодоповнюють одне одного. Визначення найбільш економічно вигідного варіанту господарювання завжди базується на зіставленні абсолютних показників, а аналітична оцінка останнього здійснюється шляхом порівняння планованих, нормативних і фактично досягнутих показників, динаміки їх змін за певний період.

По рівню визначення (в залежності від об'єкту, стосовно якого визначають результативність функціонування) розрізняють локальну та загальноекономічну (народногосподарську) ефективності.

*Локальна ефективність* визначається як галузева, регіональна, міжгалузева або міжрегіональна. В межах підприємства виражається ієрархічним і функціональним рівнем розрахунку, означає конкретний результат транспортної, виробничо-господарської або іншої діяльності підприємств, внаслідок якої виникає певний зиск.

Якщо ж виробництво продукції на підприємстві вимагає додаткових витрат ресурсів, а споживання (використання) проводиться на іншому, де менші експлуатаційні витрати або позитивні наслідки діяльності, то йдеться про визначення *народногосподарської ефективності*, або спільного ефекту у сферах виробництва та споживання відповідної продукції, робіт та послуг.

Залежно від ступеня підвищення ефекту виділяється первісна та мультиплікаційна ефективність.

*Первісна ефективність* є результатом здійснення транспортного обслуговування, виробничо-господарської діяльності, впровадження на підприємстві певних прибуткових технічних, організаційних або економічних заходів.

Проте завдяки багатонапрямковому та багаторазовому використанню таких заходів не лише на даному, а й на інших підприємствах, сферах діяльності, початковий ефект може повторюватися і примножуватися, що призводить до виникнення так званої *мультиплікаційної ефективності*, що має певні специфічні форми прояву (рис. 5.4).

*Дифузія (дифузійний ефект)* може реалізовуватися у тих випадках, коли певне господарсько-управлінське рішення, нововведення технічного, організаційного, економічного чи соціального характеру поширюється на інші галузі, внаслідок чого відбувається мультиплікація.

*Резонанс (резонансний ефект)* має місце тоді, коли якесь нововведення у транспортному обслуговуванні активізує та стимулює розвиток інших явищ у виробничій сфері.

*Стартовий вибух (ефект вибуху)* – це ланцюгова реакція у перспективі; можливий за умови, що певна новація стає початком наступного лавиноподібного збільшення ефекту у тій же самій або іншій галузі виробництва чи діяльності.

У процесі створення будь-яких матеріальних цінностей з'являються *супроводжувальні можливості з певним ефектом*. Такі можливості проявляються у вигляді різних проміжних і побічних результатів, використання виробничих і побутових відходів тощо.

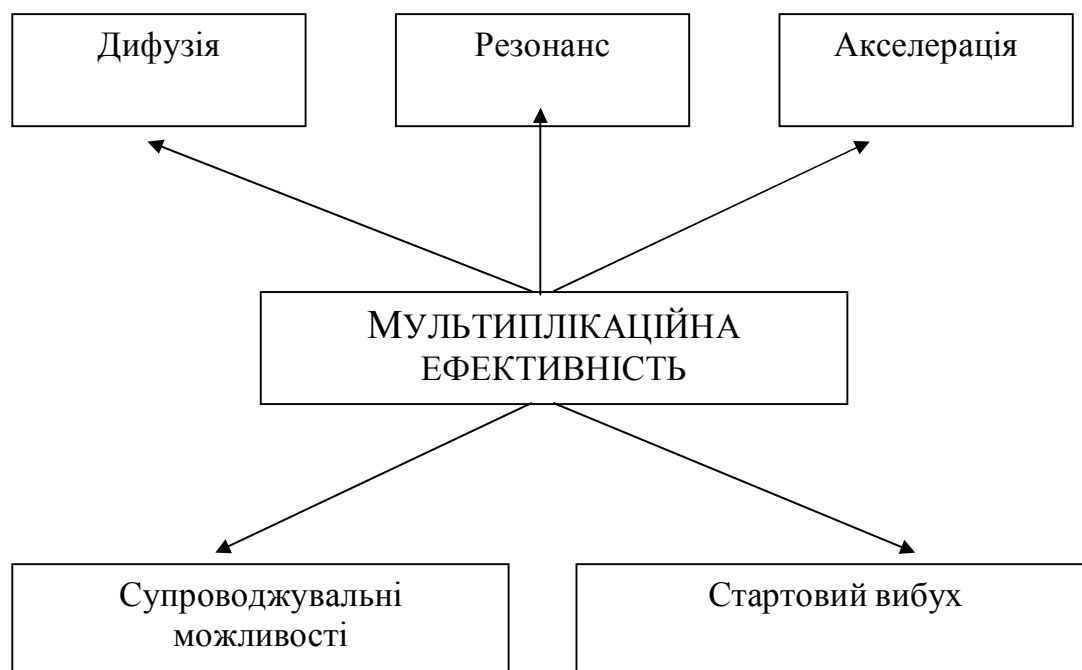


Рис. 5.4. Специфічні форми прояву мультиплікаційної ефективності

Зрештою у будь-якій діяльності має місце також акселерація (*ефект акселерації*) тобто позитивний наслідок не лише самого по собі конкретного результату, а й прискорення темпів розповсюдження та застосування.

Між виокремленими формами мультиплікаційної ефективності межі досить умовні, рухомі та відносні. Діалектичний взаємозв'язок цих форм полягає у тому, що усі разом формують *загальний інтегральний ефект (ефективність)* від реалізації певного господарського рішення (впровадження нової техніки чи технології, прогресивних методів або форм організації виробництва, нових форм господарювання тощо).

Коли вирішується певна великомасштабна проблема з очевидними мультиплікаційними характеристиками, то очікуваний ефект має охоплювати одночасно означені специфічні форми. Зауважимо, що загальна величина ефекту та ефективності залежить від трьох головних чинників: економічної ефективності впроваджуваного господарського заходу (сукупності заходів), масштабів і швидкості їх розповсюдження в усіх галузях чи сферах діяльності.

Окрім означених, в рамках цього критерію науковці виділяють й інші види ефективності, а саме: внутрішню; зовнішню; загальну; ринкову; цільову або стратегічну.

Під *внутрішньою* розуміється ефективність використання внутрішніх можливостей підприємства або внутрішніх ресурсів.

*Зовнішня* – це ефективність використання навколишніх можливостей підприємств, які забезпечуються факторами зовнішнього середовища.

*Загальна* ефективність розглядається як інтеграція внутрішньої і зовнішньої.

*Ринкова* ефективність характеризує повноту задоволення потреб споживачів порівняно з альтернативними способами їх задоволення.

*Цільова* або *стратегічна* ефективність відбиває міру досягнення стратегічних цілей підприємств.

Оцінка ефективності транспортного обслуговування промислових монопрофільних підприємств здійснюється на основі певних принципів; різні варіанти узагальнюючих з них наведені в науковій літературі [47, 201, 202]. Сформулюємо конкретні принципи

оцінки ефективності транспортного обслуговування монопрофільних промислових підприємств:

- *науковість* – це об'єднання та передбачення процесів формування, функціонування та розвитку таких підприємств на основі положень й об'єктивно отриманих даних, виявлення тенденцій та закономірностей їх розвитку в сучасних умовах господарювання;

- *системність* – обумовлює постійно повторювані дії, які виконуються за визначеним порядком і послідовністю, що дають можливість підприємствам “вписатися” в складну соціально-економічну систему країни, а при транспортному забезпеченні проявляти внутрішні, зовнішні та синергетичні ефекти;

- *комплексність* – це сукупність (група) пов'язаних одне з одним виробничих елементів й інфраструктури єдиного призначення, що дозволяють отримати нову функціональну якість виробництва; при оцінці транспортного обслуговування монопрофільних підприємств треба враховувати різноманітні наслідки функціонування та розвитку (економічні, соціальні, технічні, технологічні, екологічні тощо) такого комплексного утворення, визначати відповідні види й обсяги комплексних витрат і кінцевих результатів. При цьому можуть бути позаекономічні наслідки результатів оцінки, такі як:

- 1) вже мають економічну оцінку;

- 2) припускають економічну оцінку, але сьогодні немає достатньої інформації для її визначення;

- 3) принципово не можуть бути оцінені економічно;

- *результативність* – характеризує досяжність позитивного підсумку, ефекту реалізації означених цілей суб'єкта господарювання, тобто перевищення оцінки кінцевих сукупних результатів над комплексними витратами, спрямованими на досягнення місії та поставлених цілей;

- *адекватність* потребує, щоб при оцінці витрат і результатів необхідно забезпечити тотожне відображення всіх основних складових (елементів) транспортного обслуговування з урахуванням достовірності та визначеності їх у майбутньому;

- *достовірність* – отримання вірогідних даних за рахунок забезпечення наукових принципів їх збору й обробки, суворого контролю, використання технічних, електронних й інших економічних інструментів дослідження;

- *ініціативність* – застосування творчого підходу, проявлення ініціативи, нетрадиційних шляхів дослідження ефективності транспортного забезпечення діяльності підприємств;

- *релевантність* – забезпечення відповідності транспортної складової потребам підприємств, загальнодержавним цілям і національній специфіці економічних, соціально-політичних, демографічних й інших умов;

- *співставленість* – проявляється в порівнянні, співставленні транспортно-економічних величин, абсолютних і відносних показників, згідно з чим ця сукупність повинна бути приведена до адекватної форми виміру;

- *обмеженість ресурсів* – при оцінці ефективності транспортного обслуговування роботи підприємств необхідно виходити з величини меж зміни невідтворювальних і відтворювальних ресурсів, а також враховувати альтернативні можливості використання інших ресурс-факторів;

- *необмеженість потреб* – обумовлюється розвитком науково-технічного прогреса та граничними можливостями ресурсів, що є в наявності на підприємствах.

При оцінці ефективності транспортного обслуговування підприємства транспортного машинобудування “Пожспецмаш”, важливо враховувати певні законодавчі й інші обмеження і специфічні фактори, які сприяють або перешкоджають підвищенню ефективності [80, 81, 225].

Вищезначене дозволить сформувати систему критеріїв і показників ефективності транспортного обслуговування промислових монопрофільних підприємств, оскільки слугують основою прийняття рішення про доцільність їх формування та функціонування, вибору варіантів розвитку тощо.

## 5.2. Показники дії залізнично-автомобільних факторів на розвиток виробничих структур ринку

Необхідність адаптації до мінливих умов господарювання, підтримки конкурентоздатності новостворюваних підприємств на внутрішньому національному та світових ринках обумовлюють потребу в своєчасному та зваженому прийнятті управлінських рішень, що стосуються організації формування транспортного простору, транспортно-логістичного забезпечення всіх стадій життєвого циклу та транспортно-інтеграційного зростання.

Формування транспортного простору, серед іншого, передбачає вибір та раціональне використання окремих видів транспорту, які використовуються при формуванні монопрофільних підприємств, в процесах містоутворення та містобудування. Це потребує розробки й впровадження системи показників оцінки раціональності та критеріїв прийняття рішень.

Система показників (рис. 5.5) виступає своєрідним інструментом стратегічного й оперативного управління процесом формування підприємств, визначає результативність діяльності у взаємодії і взаємозв'язку з монофункціональним населеним пунктом; дозволяє пов'язувати реалізацію становлення підприємств зі стратегічними цілями регіону або держави, а також здійснювати контроль за допомогою моніторингу показників ефективності.

З метою оцінки ефективності процесів формування монопрофільних підприємств пропонується використовувати такі показники.

1. *Продуктивність праці при формуванні таких підприємств*, яку слід розраховувати як співвідношення вартісної оцінки виконаних будівельно-монтажних робіт за одиницю часу ( $Ц$ ) до кількості працюючих робітників ( $Ч$ ):

$$П = \frac{Ц}{Ч}, \quad (5.1)$$

2. *Приріст продуктивності праці при формуванні монопрофільних підприємств за рахунок використання транспорту*, який можливо визначити таким чином:

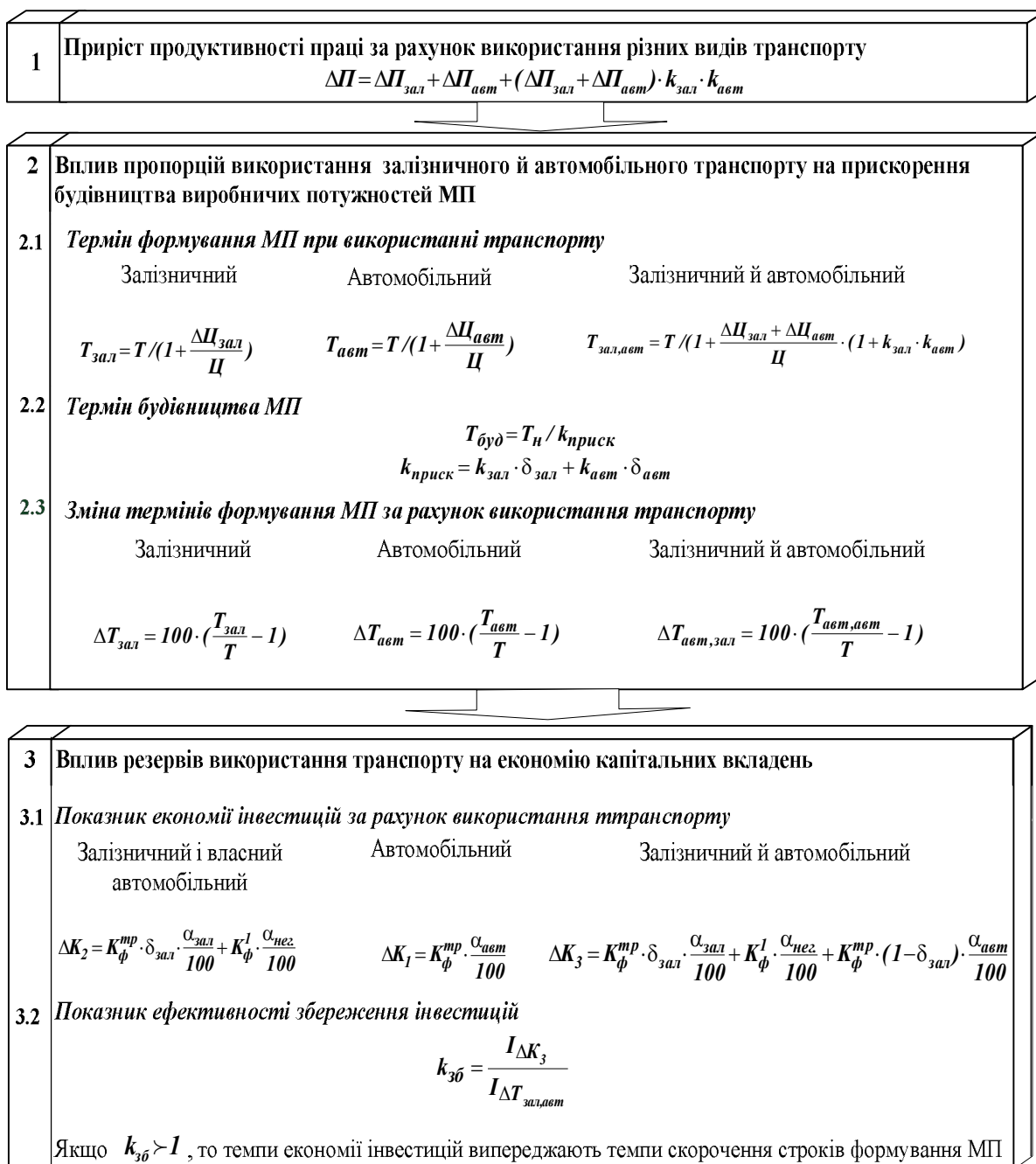
$$\Delta П = \Delta П_{зал} + \Delta П_{авт} + (\Delta П_{зал} + \Delta П_{авт}) \cdot k_{зал} \cdot k_{авт}, \quad (5.2)$$

де  $\Delta П$  – приріст продуктивності праці при формуванні монопрофільних підприємств;

$\Delta П_{зал}$  – приріст продуктивності праці при формуванні підприємства за рахунок використання резервів, пов'язаних з використанням залізничного транспорту;

$\Delta П_{авт}$  – приріст продуктивності праці при формуванні підприємства за рахунок використання резервів, пов'язаних з використанням автомобільного транспорту;

$k_{зал}, k_{авт}$  – коефіцієнти резервів приросту продуктивності праці відповідно на залізничному й автомобільному видах транспорту за рахунок організації перевезень у змішаному сполученні (визначаються методом експертних оцінок).



**Умовні позначення:**  $Ц$  - вартісна оцінка виконаних будівельно-монтажних робіт за одиницю часу, грн.;  $Ч$  - кількість працюючих, чол.;  $\Delta\Pi_{зал}$  й  $\Delta\Pi_{авт}$  - приріст продуктивності праці за рахунок використання резервів відповідно залізничного й автомобільного транспорту, грн./чол.;  $k_{зал}$  й  $k_{авт}$  - коефіцієнти резервів приросту продуктивності праці відповідно на залізничному й автомобільному транспорті;  $T$  - термін формування МП, років;  $T_n$  - проектний термін будівництва підприємства років;  $k_{приск}$  - коефіцієнт прискорення будівництва за рахунок ефективного використання транспорту;  $\delta_{зал}$  й  $\delta_{авт}$  - відповідно питома вага обсягів залізничних й автомобільних перевезень, %;  $K_{\phi}^{мп}$  - витрати на власний автотранспорт, грн.;  $K_{\phi}^I$  - витрати на основні й оборотні фонди, грн.;  $\alpha_{авт}$  - величина, на яку загальний автотранспорт у порівнянні з власним, зменшує транспортні витрати, %;  $\alpha_{зал}$  - величина, на яку залізничний транспорт, у порівнянні з автомобільним, зменшує транспортні витрати, %;  $\alpha_{нез}$  - зменшення транспортних витрат за рахунок перевезень негабаритних конструкцій, %;  $I_{\Delta K_3}$  - темпи зміни економії інвестицій за рахунок використання залізничного й автомобільного транспорту, грн.;  $I_{\Delta T_{зал,авт}}$  - темпи зміни термінів формування МП за рахунок роботи залізничного й автомобільного транспорту, років.

*Рис. 5.5. Система організаційно-економічних показників ефективності транспортного обслуговування виробництва*

Приріст продуктивності праці при формуванні монопрофільних підприємств за рахунок використання резервів, пов'язаних з використанням транспорту, забезпечує скорочення термінів будівництва такого об'єкта.

За умови використання резервів, пов'язаних з використанням залізничного транспорту, вартісна оцінка виконаних будівельно-монтажних робіт за одиницю часу збільшується на величину  $\Delta C_{зал}$  завдяки тому, що залізничний транспорт стабільно забезпечує постачання комплектуючих матеріалів, у тому числі негабаритних, незалежно від пори року, часу доби та природно-кліматичних умов.

При цьому можливість доставки негабаритних складних будівельних конструкцій призводить до значного скорочення термінів виконання будівельно-монтажних робіт.

Щодо використання автотранспорту, то слід зауважити, що порівняно з залізничним транспортом не всі конструктивні елементи можуть бути доставлені до місця призначення засобами автотранспорту, особливо якщо мова йде про повнозбірні в заводських умовах конструкції (великі блоки або панелі, комплексні конструкції) та вироби, що використовуються для будівництва виробничих та інших приміщень, - в свою чергу, суттєво скорочується трудомісткість, вартість і терміни будівництва нового монопрофільного підприємства, підвищується якість виробництва.

Однак, є такі конструктивні елементи (наприклад, обладнання для систем автоматизованого управління), що в силу їх техніко-технологічного призначення більш доцільно доставляти саме автотранспортом. Оскільки для таких перевезень необхідно використовувати автомобільні засоби спеціального призначення (в тому числі й ті, які пристосовані для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт), то такі засоби можуть бути власними, орендованими чи належати підприємствам, що входять до сфери транспорту загального користування.

Використання власних автомобільних засобів спеціального призначення приводить до зростання витрат на виробництво, які в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів є недоцільними. Отже, є сенс використовувати орендовані автомобільні засоби спеціального призначення або ті, що належать підприємствам, які входять до сфери транспорту загального користування.

Зважаючи на це, функціонування автотранспорту в районі тяжіння монопрофільного підприємства дозволить використати резерви, пов'язані з експлуатацією автотранспорту та збільшити продуктивність праці при формуванні такого підприємства на  $\Delta C_{авт}$ . Зауважимо, що величина  $\Delta C_{зал} > \Delta C_{авт}$ , оскільки робота автотранспорту залежить від пори року, часу доби та природно-кліматичних умов. При цьому автотранспорт не пристосований до освоєння масових обсягів перевезень та вантажів великої негабаритності.

Коли в районі тяжіння монопрофільного підприємства функціонують і залізничний, і автомобільний види транспорту, то за рахунок організації перевезень у змішаному автомобільно-залізничному сполученні досягається синергетичний ефект, пов'язаний з прискоренням доставки конструктивних елементів, доставкою «від дверей до дверей», «точно в термін» тощо, які мають враховуватися при загальній оцінці продуктивності праці.

3. Термін формування монопрофільних підприємств, що буде відрізнятись залежно від використовуваного транспорту, а саме його вантажопідйомність, пропускна спроможність, швидкість і надійність доставки тощо. Тому пропонуються такі показники:

а) термін формування підприємства при використанні залізничного транспорту:

$$T_{зал} = T / \left(1 + \frac{\Delta C_{зал}}{C}\right), \quad (5.3)$$

де  $T$  – термін формування монопрофільного підприємства без наявності будь якого виду транспорту (крім власного транспорту будівельної організації);

б) термін формування підприємства при використанні автотранспорту:

$$T_{авт} = T / (1 + \frac{\Delta Ц_{авт}}{Ц}). \quad (5.4)$$

в) термін формування підприємства при використанні залізничного й автомобільного видів транспорту:

$$T_{зал,авт} = T / (1 + \frac{\Delta Ц_{зал} + \Delta Ц_{авт}}{Ц} \cdot (1 + k_{зал} \cdot k_{авт})). \quad (5.5)$$

Використання цього показника дозволяє визначити вплив залізничного й автомобільного транспорту на прискорення процесів формування підприємства.

4. Вплив пропорцій використання залізничного й автомобільного транспорту на прискорення будівництва виробничих потужностей монопрофільних підприємств.

Термін будівництва ( $T_{буд.}$ ) можна виразити залежністю:

$$T_{буд.} = T_n / k_{приск.}, \quad (5.6)$$

де  $T_n$  - проектний (нормативний) термін будівництва нового підприємства (за умови використання власного (спеціального) транспорту будівельної організації);

$k_{приск.}$  - коефіцієнт прискорення будівництва за рахунок використання транспорту (магістрального, орендованого тощо), який можливо визначити таким чином:

$$k_{приск.} = k_{зал} \cdot \delta_{зал} + k_{авт} \cdot \delta_{авт}. \quad (5.7)$$

де  $k$  - коефіцієнт резервов прироста продуктивності праці від використання залізничного транспорту;

$k$  - коефіцієнт резервов прироста продуктивності праці від використання автомобільного транспорту;

$\delta_{зал}$  - питома вага перевезень, які можуть бути здійснені залізничним транспортом;

$\delta_{авт}$  - питома вага перевезень, які обов'язково мають здійснюватися лише автотранспортом в силу специфіки вантажів, будівельно-монтажних конструкцій та обладнання (високоточного) та ін.

Оскільки використання транспорту не буде перевищувати 100%, то:

$$\delta_{зал} + \delta_{авт} = 100\% .$$

Зауважимо, що частка використання будівельною організацією тих чи інших видів транспорту визначається:

- поставленими завданнями будівництва в певний момент часу;
- техніко-економічними характеристиками того чи іншого виду транспорту (вантажопідйомність, швидкість постачання тощо) і т. ін.

Жодний вид транспорту весь обсяг перевезень в повному обсязі засвоїти не здатний. Навіть, якщо відсутні залізничні під'їзні колії до об'єктів будівництва, а будівельні компанії вимушені максимально використовувати автомобільний транспорт, частина вантажів перевозиться у змішаних перевезеннях (спочатку на магістральному залізничному, а потім на автомобільному транспорті).

Залежно від резервів, що формуються на залізничному й автомобільному транспорті, їх використання може коливатись в певних межах. За експертною оцінкою частки використання залізничного й автомобільного транспорту при формуванні підприємства характеризуються такими нерівностями:

$$80\% \leq \delta_{зал} \leq 100\% \quad (5.8)$$

$$20\% \leq \delta_{авт} \leq 100\% \quad (5.9)$$

Для будівництва виробничого підприємства суттєву перевагу надає залізничний транспорт (про що зазначено вище). Оптимальним за експертними оцінками є співвідношення залізничного й автомобільного транспорту 80% : 20%. Отже, коефіцієнт прискорення може бути визначено таким чином:

$$k_{приск} = k_{зал} \cdot 0,8 + k_{авт} \cdot 0,2 \quad (5.10)$$

5. *Зміну термінів формування монопрофільних підприємств* також можливо визначити за рахунок залізничного, автомобільного транспорту та їх сполучення:

а) зміна термінів формування монопрофільного підприємства за рахунок використання залізничного транспорту дорівнює:

$$\Delta T_{заліз} = 100 \cdot \left( \frac{T_{зал}}{T} - 1 \right). \quad (5.11)$$

б) зміна термінів формування підприємства за рахунок використання автомобільного транспорту:

$$\Delta T_{авт} = 100 \cdot \left( \frac{T_{авт}}{T} - 1 \right). \quad (5.12)$$

в) зміна термінів формування монопрофільного підприємства за рахунок використання залізничного й автомобільного транспорту визначається за формулою:

$$\Delta T_{авт,зал} = 100 \cdot \left( \frac{T_{авт,авт}}{T} - 1 \right). \quad (5.13)$$

За рахунок використання різних видів транспорту досягається скорочення термінів формування монопрофільного підприємства, що в свою чергу призводить до економії інвестицій.

6. *Показник економії інвестицій* рекомендується розрахувати з урахування використання залізничного й автомобільного транспорту та їх сполучення.

а) економія інвестицій за рахунок використання лише автотранспорту загального користування:

$$\Delta K_I = K_{\phi}^{mp} \cdot \frac{\alpha_{авт}}{100}. \quad (5.14)$$

де  $K_{\phi}^{mp}$  – витрати на власний транспорт за базових умов формування підприємства (спеціальний автотранспорт будівельно-монтажної організації);



$\alpha_{авт}$  – величина, на яку використання автомобільного транспорту загального користування, у порівнянні з власним автотранспортом, зменшує транспортні витрати, %;

б) економія інвестицій за рахунок використання залізничного і власного автомобільного транспорту розраховується за формулою:

$$\Delta K_2 = K_{\phi}^{тр} \cdot \delta_{зал} \cdot \frac{\alpha_{зал}}{100} + K_{\phi}^1 \cdot \frac{\alpha_{нег}}{100}. \quad (5.15)$$

де  $\alpha_{зал}$  – величина, на яку використання залізничного транспорту у порівнянні з автотранспортом зменшує транспортні витрати, %

$K_{\phi}^1$  – витрати на основні та оборотні фонди;

$\alpha_{нег}$  – зменшення транспортних витрат за рахунок перевезень технологічно – комплектних (негабаритних) конструкцій й агрегатів у зібраному вигляді, %.

в) економія інвестицій за рахунок використання залізничного и автотранспорту загального користування визначається за формулою:

$$\Delta K_3 = K_{\phi}^{тр} \cdot \delta_{зал} \cdot \frac{\alpha_{зал}}{100} + K_{\phi}^1 \cdot \frac{\alpha_{нег}}{100} + K_{\phi}^{тр} \cdot (1 - \delta_{зал}) \cdot \frac{\alpha_{авт}}{100}. \quad (5.16)$$

7. Зведений коефіцієнт збереження інвестицій є узагальнюючим показником, що враховує всі вищеперераховані показники; дозволяє охарактеризувати ефективність процесів становлення новоутвореного підприємства, використання ресурс-факторів в процесі містоутворення та містобудування.

Зведений показник збереження інвестицій розраховується як співвідношення темпів зміни інвестицій і темпів зниження термінів формування підприємства за рахунок використання залізничного й автомобільного транспорту дорівнює:

$$k_{звед} = \frac{I_{\Delta K_3}}{I_{\Delta T_{зал,авт}}}. \quad (5.17)$$

де  $I_{\Delta K_3}$  – темпи зміни інвестицій;

$I_{\Delta T_{зал,авт}}$  – темпи зниження термінів формування містоутворюючих підприємств.

Якщо  $k_{звед} > 1$ , то темпи економії інвестицій випереджають темпи скорочення строків формування монопрофільного підприємства.

Практичне використання системи показників надає можливість: ефективно використовувати ресурси, що спрямовуються на формування монопрофільних підприємств; прискорити процеси їх формування, а отже, повернення інвестиційних коштів (капіталовкладень), а також своєчасно реагувати на зміни мікро-, мезо- і макросередовища тощо.

### 5.3. Економіко-математичне моделювання ефективного використання різних видів транспорту

Ефективність транспортного обслуговування монопрофільних підприємств визначається факторами зовнішнього та внутрішнього середовища, тобто залежить від чинників державної підтримки та регіонального розвитку, аналіз й оцінка дії яких потребує використання таких підходів, котрі враховували би конкретні загальні та специфічні умови, що складаються в певному територіальному утворенні (населеному

пункті, регіоні тощо). Дослідження результативності будь-яких явищ і процесів, перш за все, вимагає узагальнення існуючих наукових підходів та створення нових, котрі задовольняють вимогам, що пред'являються до сформульованих задач перспективного дослідження.

Серед підходів, за допомогою яких можливо оцінити такий вплив, рекомендується використовувати такі - системний, процесний, ситуативний та інші.

*Системний* – передбачає застосування загальної теорії систем для прийняття управлінських рішень, розглядає об'єкт (підприємство, організацію, установу) як сукупність взаємопов'язаних елементів, базується на ідеї, що жодна дія не може відбуватися ізольовано від інших, дозволяє уникнути ситуації, коли рішення в одній області перетворюється на проблеми в іншій.

*Процесний* – розглядає планування, організацію, мотивацію та контроль як низку взаємопов'язаних управлінських функцій, зважене виконання котрих дозволить досягти максимальної ефективності в умовах прийняття управлінсько-господарських рішень.

*Ситуативний* – концентрується на внутрішніх і зовнішніх відмінностях суб'єктів господарювання, що дозволяє пов'язати конкретні прийоми та концепції з певними ситуаціями, прагнучі досягнення кінцевої економічної ефективності (ефекту).

Необхідність врахування факторів державної підтримки, регіонального розвитку, різновидів і структурних елементів територіальних міжгалузевих комплексів потребує впровадження та застосування специфічного підходу до оцінки результативності певних явищ і процесів. В зв'язку з цим пропонується впровадження ситуативно-регіонального підходу, який узагальнює методи, способи та прийоми, що сприяють ефективному розв'язанню конкретних задач, які вирішуються на певній території, наприклад, оцінювання рівня змін кінцевих показників при реалізації інноваційного транспортного проекту.

Ситуативно-регіональний підхід передбачає розробку універсальних технологій, що можуть бути застосовані як для окремої задачі; такий підхід для цілого класу аналогічних ситуацій та базується на ситуаційно-регіональному аналізі сукупності виявлених факторів.

Зауважимо, що оскільки шляхи досягнення стратегічних і тактичних цілей, котрі стоять перед різними суб'єктами господарювання, можуть суттєво відрізнитися, а кінцеві результати – бути тотожними, то прийняття певного управлінського рішення є результатом ситуаційно-регіонального аналізу, який базується на сучасних технологіях акумуляції й обробки інформації та враховує специфіку оточуючого середовища.

Центральним моментом ситуативно-регіонального підходу є конкретна територіальна ситуація, тобто набір обставин, які відчутно впливають на формування монопрофільних підприємств в певний момент часу, в загальних умовах і використанні специфічних ресурсів регіонального розвитку. Застосування ситуативно-регіонального підходу передбачає визначення змінних – своєрідних ключів до сприйняття ситуації та реалізації раціональних рішень щодо ефективного використання провідних ресурс-факторів, якими є в досліджуваній ситуації залізничний та автомобільний транспорт. Саме ці фактори визначають процеси формування монопрофільних підприємств та спрямовані на удосконалення регіонально-спеціалізованого виробництва, можуть бути кількісно й якісно оцінені як окремо, так і у сполученні.

Встановлення факторів, що визначають формування монопрофільних підприємств, визначення їх ієрархії та взаємодії виступає фундаментальним етапом ситуаційно-регіонального аналізу й передуює дослідженню механізмів розвитку даної ситуації. Вивчити динаміку розвитку конкретної регіональної ситуації можливо за допомогою моделювання, яке дозволяє не тільки більш повно її проаналізувати, а й дослідити рушійні сили розвитку, визначити сутність та роль ключових і супроводжуваних факторів; цьому передуює, перш за все, *постановка задачі*.

Досліджені потреби господарського комплексу у виготовленні продукції, техніко-технологічний рівень розвитку підприємств, забезпеченість їх ресурсами та вплив на економічні показники розміщення та розвитку підприємств, а також транспортно-економічні зв'язки з контрагентами тощо.

В результаті аналізу й оцінки регіонально-спеціалізованого промислового виробництва були виявлені диспропорції та «вузькі місця» в функціонуючих підприємствах, що пов'язані з:

- необхідністю удосконалення організаційної та технологічної структури;
- технічно застарілістю і значним рівнем фізичного зношення виробничих потужностей;
- невідповідністю існуючих виробничих площ потребам нової техніки та технології, зокрема, неможливість їх використання для встановлення нового обладнання за конструкційними й іншими характеристиками і як наслідок - непридатності для використання в сучасному стані з подальшою необхідністю в консервації або ліквідації;
- недостатнім технічним рівнем продукції, її асортиментом і номенклатурою;
- наявністю довгобудів і неліквідних залишків незавершеного будівництва тощо.

Для подолання цих й інших проблем можливі два шляхи:

перший - реконструкція та розширення діючих виробництв, а

другий - створення нових типів підприємств для випуску сучасної продукції [277].

Ці шляхи різною мірою пов'язані з будівництвом і засвоєнням проектних потужностей, а їх ефективність значним чином визначається термінами та вартістю: модернізація; оновлення; реструктуризація; створення додаткових потужностей; будівництва нового підприємства та випуск продукції тощо.

Приймаючи рішення щодо вибору шляхів оновлення існуючих підприємств, необхідно вважати на те, що кожне виробництво має свої можливості розширення, які обмежені існуючою територією, наявними ресурсами, змінами витрат пов'язаних із оновленням виробничих потужностей, транспортними витратами тощо. Для більшості галузей ці проблеми відіграють суттєву роль, оскільки провідні підприємства розташовані в великих промислових центрах, а подальше їх розширення є неможливим і недоцільним з причин обмеженості території, трудових ресурсів, наявної інфраструктури, житлового фонду, екологічних умов тощо.

Саме тому виникає необхідність створення певних видів підприємств в малих та середніх містах або селищах міського типу та ін., дозволяючи тим самим розв'язувати проблеми зайнятості населення, більш ефективного використання земельних ресурсів несільськогосподарського призначення, сприяння економічному вирівнюванню певних територій.

По новостворюваним моно профільним підприємствам повинна бути розроблена економічна, технічна й інша документація, в якій зазначається: найменування та місцезнаходження будівництва; наявність проектної й іншої документації (в якій міститься техніко-економічне обґрунтування); строки будівництва; потужності підприємств та необхідні для їх створення капітальні вкладення; строк окупності капітальних вкладень; чисельність персоналу, задіяного в будівництві та у виробничому процесі; потреби підприємств в ресурсах - паливі, електроенергії, транспорті тощо. [273, 277].

Одночасно досліджуються соціальні питання. Зокрема визначаються обсяги капітальних вкладень, потрібних для розв'язання всіх соціальних і культурно-побутових завдань, освоєння яких сприяє процесу містоутворення та містобудування, що відіб'ється на будівництві житлового фонду, закладів охорони здоров'я тощо. Комплексне розв'язання завдань будівництва нового підприємства та соціальної інфраструктури дозволить оптимізувати використання залучених коштів (за рахунок концентрації потужностей будівельних і транспортних організацій), що сприятиме процесам містоутворення та прискорення вводу нових виробничих ресурсів.

Таким чином, можливості створення нових підприємств безумовно залежать від потужностей будівельно-монтажних організацій і рівня використання транспорту. Саме від їх діяльності залежать терміни будівництва та впровадження у виробництво таких підприємств, які по мірі становлення сприяють процесам формування монофункціональних міст.

*Вихідні положення.* Головною задачею є визначення впливу транспортних факторів на терміни формування монопрофільного підприємства. При розв'язанні даної задачі необхідно знати обсяги виробничих потужностей, що повинні бути впроваджені в дію; трудові ресурси, що будуть задіяні в будівництві нових підприємств; капітал, який є необхідним для будівництва виробничих та інших потужностей новостворених об'єктів.

Основними критеріями оцінки такого впливу будуть показники продуктивності будівництва та період (термін) створення підприємств за умов ефективного використання залізничного й автомобільного транспорту та їх сполучення.

*Розв'язання поставленої задачі.* З метою розв'язання поставленої задачі необхідно побудувати залежність термінів (строків) будівництва від ступеня використання транспорту (табл. 5.1).

Проведене визначення впливу залізничного й автомобільного транспорту на ефективність формування монопрофільного підприємства базується на таких показниках: виробничі потужності, що планується впровадити в дію; трудові ресурси, які задіяні в створенні (будівництві) нового підприємства; необхідний капітал – своєрідна основа новостворених виробничих й інших потужностей.

В якості критеріїв (показників) оцінки такого впливу прийнято: термін будівництва підприємства ( $T$ ), яке після впровадження в дію здатне перебрати на себе функції утворення та розбудови монофункціонального міста, коефіцієнт прискорення ( $K_{приск}$ ) та економія інвестицій ( $\Delta K$ ). Результат моделювання термінів створення нового підприємства, економії інвестицій за умови використання окремо залізничного й автомобільного транспорту та їх сполучення представлено на рис.5.6 – 5.8.

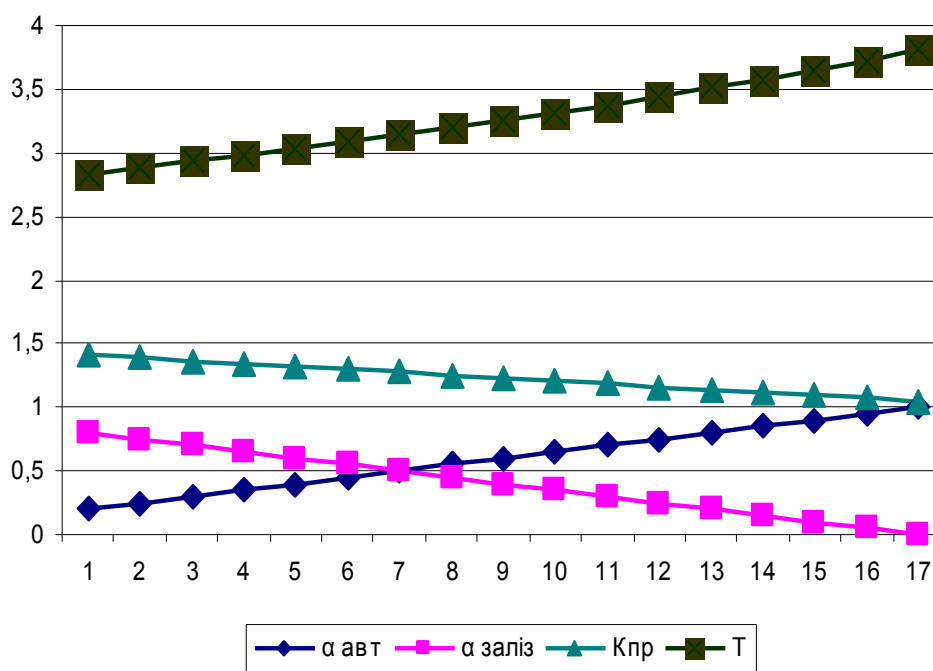


Рис. 5.6. Графік залежності строків формування підприємства від обсягів залізнично-автомобільних перевезень вантажів

Таблиця 5.1

Моделювання строків будівництва монопрофільного підприємства від ступеня використання транспорту

Показники	Варіант моделювання												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Тн	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Кф = Кф1+Кфтр	1000000 0	1000000 0	1000000 0	100000 00	100000 00	100000 00	100000 00	100000 00	100000 00	100000 00	100000 00	100000 00	100000 00
Кф1	8000000	8000000	8000000	800000 0	800000 0	800000 0	800000 0	800000 0	800000 0	800000 0	800000 0	800000 0	800000 0
Кф <sup>тр</sup>	2000000	2000000	2000000	200000 0	200000 0	200000 0	200000 0	200000 0	200000 0	200000 0	200000 0	200000 0	200000 0
δ авт	0,2	0,25	0,3	0,35	0,4	0,45	0,5	0,55	0,6	0,65	0,7	0,75	0,8
δ зал.	0,8	0,75	0,7	0,65	0,6	0,55	0,5	0,45	0,4	0,35	0,3	0,25	0,2
δ зал. + δ авт = 1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
кавт	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05
кзал	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
кприск	1,41	1,3875	1,365	1,3425	1,32	1,2975	1,275	1,2525	1,23	1,2075	1,185	1,1625	1,14
Тбуд	2,8369	2,8829	2,9304	2,9795	3,0303	3,0829	3,1373	3,1936	3,2520	3,3126	3,3755	3,4409	3,5088
α зал., %	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
α авт. %	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
α нег. %	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Δ К <sub>1</sub>	200000	200000	200000	200000	200000	200000	200000	200000	200000	200000	200000	200000	200000
Δ К <sub>2</sub>	880000	850000	820000	790000	760000	730000	700000	670000	640000	610000	580000	550000	520000
Δ К <sub>3</sub>	920000	900000	880000	860000	840000	820000	800000	780000	760000	740000	720000	700000	680000
Т <sub>зал</sub>	3,6765	3,6866	3,6969	3,7071	3,7175	3,7279	3,7383	3,7488	3,7594	3,7700	3,7807	3,7915	3,8023
Т <sub>зал,авт</sub>	3,6630	3,6697	3,6765	3,6832	3,6900	3,6969	3,7037	3,7106	3,7175	3,7244	3,7313	3,7383	3,7453
Темпи, кап, за л	8,8	8,5	8,2	7,9	7,6	7,3	7	6,7	6,4	6,1	5,8	5,5	5,2
Темпи, термін зал Δ Т <sub>зал</sub>	8,0882	7,8341	7,5786	7,3216	7,0632	6,8034	6,5421	6,2793	6,0150	5,7493	5,4820	5,2133	4,9430

*Продовження табл. 5.1*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
к <sub>зб.зал</sub>	1,088	1,085	1,082	1,079	1,076	1,073	1,07	1,067	1,064	1,061	1,058	1,055	1,052
Темпи, кап, за Л, Авт Δ Т <sub>зал, авт</sub>	9,2	9	8,8	8,6	8,4	8,2	8	7,8	7,6	7,4	7,2	7	6,8
Темпи, термін , зал+авт	8,4249	8,2569	8,0882	7,9190	7,7491	7,5786	7,4074	7,2356	7,0632	6,8901	6,7164	6,5421	6,3670
к <sub>зв</sub>	1,092	1,09	1,088	1,086	1,084	1,082	1,08	1,078	1,076	1,074	1,072	1,07	1,068

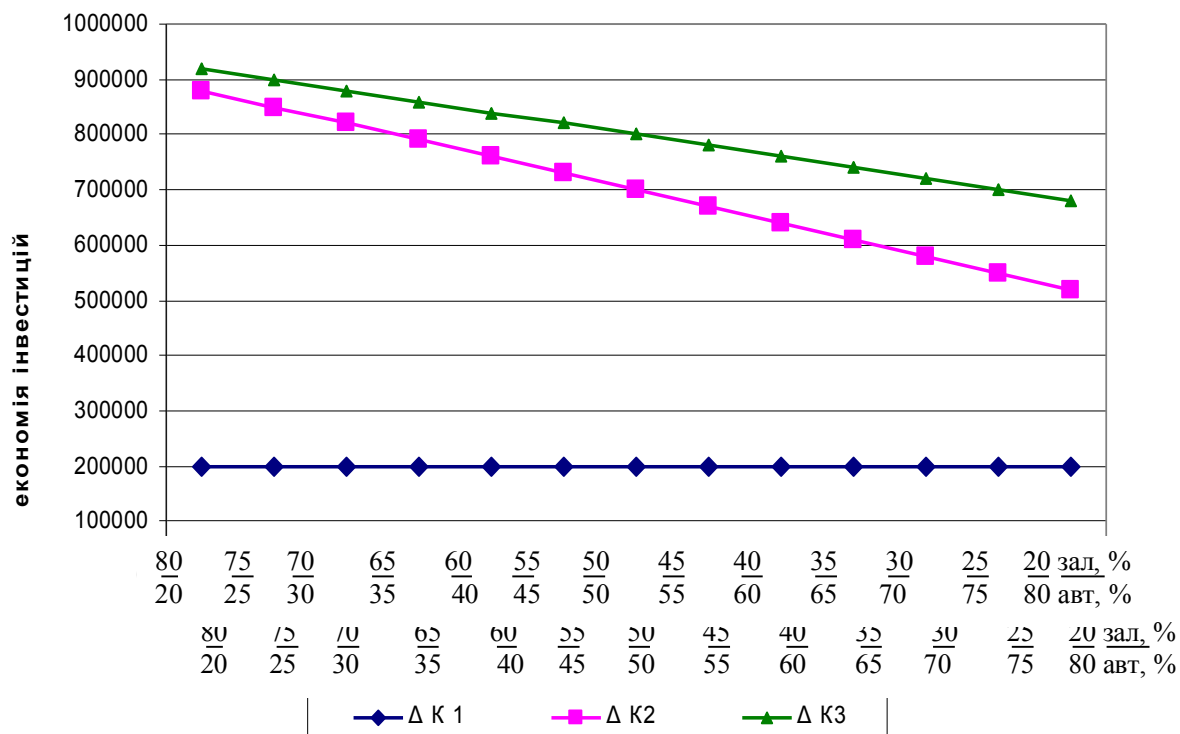
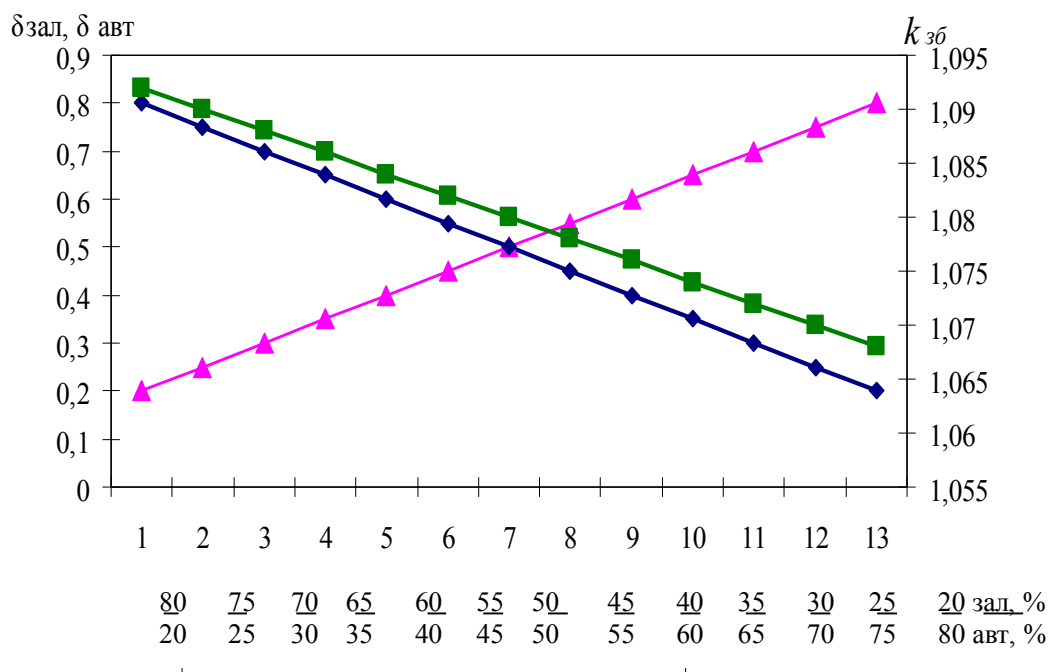


Рис. 5.7. Графік залежності показника економії інвестицій залежно від обсягів залізнично-автомобільних перевезень вантажів



5.8. Графік залежності показника ефективності збереження інвестицій від обсягів залізнично-автомобільних перевезень вантажів

В процесі моделювання враховано, що частка використання різних видів транспорту визначається поставленими завданнями на певний момент часу та техніко-економічними характеристиками того чи іншого виду транспорту (вантажопідйомність, швидкість постачання тощо) та ін. Жодний вид транспорту весь обсяг перевезень в повному обсязі засвоїти не здатний. Навіть, якщо відсутні залізничні під'їзні колії до об'єкту будівництва (нового підприємства), а будівельні компанії вимушені максимально використовувати автомобільний транспорт, частина вантажів буде перевозитися у змішаних перевезеннях (на магістральному залізничному, а потім і на автомобільному транспорті). Залежно від резервів, що формуються на залізничному й автомобільному транспорті, їх використання може коливатися в певних межах.

На основі проведеного моделювання можна стверджувати, що найбільша економія інвестицій спостерігається у випадку співвідношення залізничного й автомобільного транспорту в пропорції 80% : 20%. В цьому випадку темпи економії інвестицій скорочують строки формування монопрофільного підприємства на 15 – 20%.

Отримані результати дозволяють зробити наступні висновки: при зростанні частки вантажів, що перевозяться залізничним транспортом, відбувається прискорення процесів формування нових монопрофільних підприємств; раціональність вибору того чи іншого виду транспорту залежить від конкретних регіональних умов і специфіки використовуваних ресурсів.

#### **5.4. Перспективи розвитку монопрофільних виробничих структур ринку та їх транспортного обслуговування**

Державні промислові монопрофільні підприємства з містроутворюючим характером на сучасному етапі розвитку мають певний «комплект» проблем, що потребують негайного розв'язання. До них відносяться: необґрунтованість та надмірність чисельності управлінського персоналу; складний механізм бюрократичних узгоджень; низький рівень заробітної плати робітників, службовців та ІТР; суттєвий тягар соціальної інфраструктури міста тощо.

Так, ДП «Пожспецмаш» ще на початку 90-х років ХХ ст. мало високий виробничий, науковий, інтелектуальний і трудовий потенціал, сьогодні стрімко його втрачає. Зважаючи на специфічні риси функціонування підприємства, особливості, що сприяють зростанню його ефективності, монополійний і конкурентний статус продукції, необхідно провести пошук альтернативних шляхів подальшого розвитку підприємства за рахунок ключових факторів використання резервів потенціалу в цілому і, зокрема, транспортного.

Проведене дослідження ґрунтується на показниках фінансово-господарської діяльності ДП «Пожспецмаш», а також доробках таких українських і зарубіжних вчених в галузі реформування галузей економіки, як: Геєць В.М., Льдеменов С.В., Ільчук В.П., Мазур І.І., Макаренко М.В., Рибалкін В.О., Сич Є.М., Тренев В.М., Шапіро В.Д. та ін..

Використання поняття «реформування» підприємств в останнє десятиліття відрізняється різними трактовками, що обумовлено зміненням різнопланових понять, починаючи з офіційних документів і закінчуючи твердженнями науковців. Так, Мазур І.І. та Шапіро В.Д. розглядають «реформування – як зміну принципів дії підприємств, спрямовану на їх реструктуризацію». А реструктуризація розглядається як «основний, можливо єдиний, засіб реформування підприємства» [126]. Тренев В.М., Льдеменов С.В. та інші [175] підмінюють поняття «реформування» та «реструктуризація». На їх думку реформування відноситься до стратегії та реорганізації підприємств, а реструктуризація, - головним чином, до зміни структури підприємств та створюваної ними продукції.

В цілому ефективність роботи підприємств за рахунок реформування, навіть без значних додаткових вкладень в перший рік роботи, може зрости на 30 – 60% лише завдяки активізації внутрішніх ресурсів, також врахування змін і вимог зовнішнього середовища



[175]. При цьому може бути використано декілька варіантів реформування для кожного конкретного підприємства.

Зарубіжні вчені такі як С. Классенс та С. Джанков [280 – 282], за умов переходу до ринкових відносин визначали реструктуризацію державних підприємств як комплексний процес підтримання рівня прибутковості в умовах мінливого економічного середовища, технологічного прогресу та конкуренції з боку інших компаній. Наукові дослідження доводять, що при проведенні реструктуризації в окремих галузях господарського комплексу країни досягається підвищення продуктивності праці із розрахунку на одного робітника на 12 – 20%; інвестиційний цикл реалізації проекту скорочується на 13 – 15 %, а загальний цикл реалізації проекту – на 7 – 9%. Досвід російських науковців свідчить про те, що кожна вкладена в проект грошова одиниця може дати віддачу в розмірі 5 – 6 раз [126].

Потреба в розв'язанні існуючих на підприємстві проблем, особливо тих, що перешкоджають функціонуванню та стримують економічний розвиток, обумовлюється необхідністю проведення процесів «реформування». В сучасній теорії та практиці поняття «реформування» підприємств є всеосяжним й охоплює численні напрями господарської діяльності та її перетворень. Українське законодавство передбачає різні форми реформування (реорганізацію, реструктуризацію, корпоратизацію та ін.), що пояснює необхідність дослідження означених категорій, оскільки характеризують трансформацію підприємств в процесі економічного розвитку. Можливими напрямками «реформування» даного підприємства та пріоритетами подальшого розвитку виробника унікальних транспортних засобів є наступні – реорганізація, корпоратизація та реструктуризація (рис. 5.8).

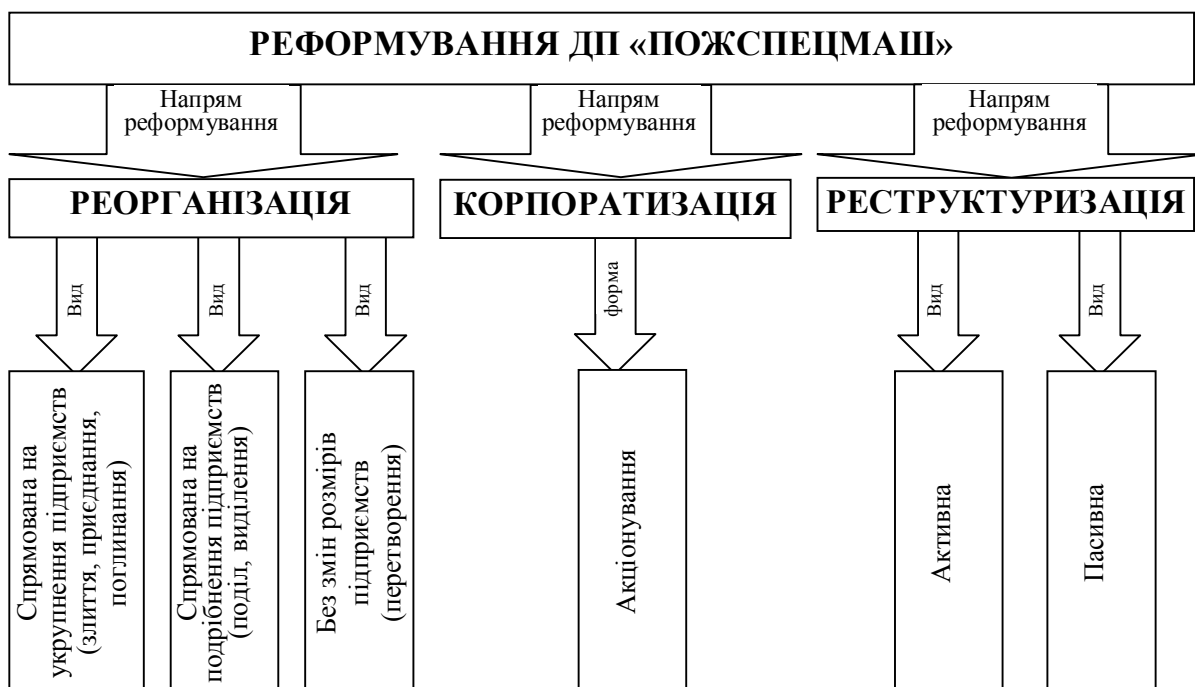


Рис. 5.8. Можливі напрямки реформування ДП «Пожспецмаш»

Реорганізація підприємств передбачає припинення їх діяльності шляхом злиття, приєднання, поділу, виділення, перетворення з наступним переходом до новостворених формуваль усіх майнових прав.

Причинами реорганізації зазвичай виступають: суттєве розширення чи згортання діяльності підприємства та розмірів; необхідність фінансової санації або змін повноти

відповідальності власників по взятим на себе зобов'язанням; диверсифікація діяльності; податкові мотиви; потреба в збільшенні власного капіталу з метою покриття нестачі, підвищення рівня кредитоспроможності тощо. На наш погляд, така форма реорганізації в силу існування сформованого цілісного майнового комплексу та галузевої специфіки не є доцільною для досліджуваного об'єкта і не відповідає мотивам даного виду реформування.

Реструктуризація передбачає застосування активних (стратегічних) та пасивних (захисних) заходів.

Активна їх частина ставить за мету покращення у довгостроковій перспективі життєздатності та результативності діяльності підприємств у конкурентному середовищі і є наслідком радикальної зміни цілей та стратегічної перспективи суб'єкта господарювання з огляду на ринкові орієнтири в напрямку максимізації вартості та покращення результатів діяльності. Ця реструктуризація зазвичай супроводжується інвестиціями у виробничу, наукову, інтелектуальну сфери; структурними змінами в організаційній структурі; створення нових каналів збуту в рамках сформованого ринку галузевої продукції тощо.

Пасивні заходи використовуються підприємствами в рамках економічної кризи як наслідок спаду платоспроможного попиту на продукцію, жорстких бюджетних обмежень; це не призводить до зміни структури власності і передбачає: зростання обсягів продажу (оренди) «зайвого» обладнання; відмову від виробництва окремих видів продукції та соціальної інфраструктури; скорочення робочої сили; зниження реальної заробітної плати; перехід на дешеві й, як правило, низькоякісні фактори виробництва тощо.

З огляду на вищенаведене, реструктуризація є складовою частиною загальної програми реформування підприємств, яку можна розглядати в якості ключового механізму реформування, спрямованого на підвищення ефективності діяльності.

Зауважимо, що монопрофільні підприємства, знаходячись на стадії спаду, часто неусвідомлено використовують заходи пасивної реструктуризації. Не виключенням стало і ДП «Пожспецмаш», яке активно застосовувало такі заходи, як - оренда майна, скорочення робочої сили, стимулювання прихованого безробіття за рахунок зниження тривалості робочого дня (тижня), надання робітникам неоплачуваної відпустки тощо.

Відсутній рівень державного замовлення на профільну продукцію підприємства (яка до речі є монопольною на ринку транспортного машинобудування країни), а також «тягар» у вигляді потужної соціальної інфраструктури підприємства призвів до зупинки переважної більшості існуючих виробничих потужностей, що поглибило б рівень соціальної напруги не тільки на підприємстві, а й у населеному пункті.

В цих умовах головними заходами стратегічної реструктуризації, які створюють належну базу майбутнього успіху на ринку є:

*1. Інвестиції в основний капітал через купівлю нового сучасного обладнання та впровадження нових технологій (інновацій).* З огляду на те, що рівень тільки фізичної зношеності матеріально-технічної бази підприємств наближається до критичного значення, цей захід є надзвичайно актуальним і для ДП «Пожспецмаш». Для означеного суб'єкта головним джерелом фінансування та інвестицій в майбутній розвиток, за відсутності цільового бюджетного фінансування, є прибуток; підприємство не в змозі самостійно розв'язати дану проблему та не має жодних прибутків, які можна було б спрямувати на це;

*2. Зміни в організаційній структурі* спрямовані на створення більш ефективної гнучкої системи управління шляхом роз'єднання виробничих відділів і виділення їх у самостійні одиниці, які забезпечували випуск комплексу напівфабрикатів; крім того, потрібно і далі проводити модернізацію відділів, що займаються складанням та встановленням ефективних горизонтальних зв'язків із зовнішніми постачальниками.

Структура ДП «Пожспецмаш» не відповідає сучасним ринковим вимогам. З огляду на необхідність подолання економічного спаду, потреби в диверсифікації необхідно провести зміни:

- *структурі управління*, яка збудована за традиційно-вертикальною схемою (директор, дирекція – заступники по напрямкам – структурні підрозділи). Доцільно

розглянути впровадження матричної (вертикально-горизонтальної) структури із запровадженням інституту управління проектами;

- *структурі фінансово-економічних служб*, що потребують реорганізації економічної служби із запровадженням сучасних систем стратегічного планування, бюджетування, управління витратами, управлінського обліку, контролінгу тощо.

- *застосування альтернативних напрямів використання економічного потенціалу*, зокрема, виробничого та транспортного, чий потужності й інфраструктура дозволять забезпечити розвиток суміжних сфер, змінивши галузеву спеціалізацію населеного пункту та регіону.

Аналіз діяльності монопрофільного ДП «Пожспецмаш» свідчить про проведення пасивної реструктуризації, орієнтованої на виживання, і не здатної забезпечити нормальної бази для економічного розвитку. Іншим ключовим напрямком реформування є корпоратизація – об'єднання юридичних осіб, що в якості самостійного економічного об'єкта володіють певними правами, привілеями та зобов'язаннями, які відрізняються від властивих кожному учаснику корпорації.

Сьогодні виникають корпоративні форми ділових взаємовідносин, проте недостатність належних теоретичних розробок, аналітичних досліджень і практичних рекомендацій щодо визначення необхідності та можливості становлення корпоративних структур, ускладнює проведення процесів реформування окремих видів діяльності в економіці країни.

Головним елементом корпоратизації є акціонування, бо саме акціонери в якості постачальників «ризикового» капіталу необхідного для становлення та розвитку, обумовлюють можливість існування корпорації. Весь процес функціонування корпорації реалізується через акціонерний механізм (рис. 5.9).

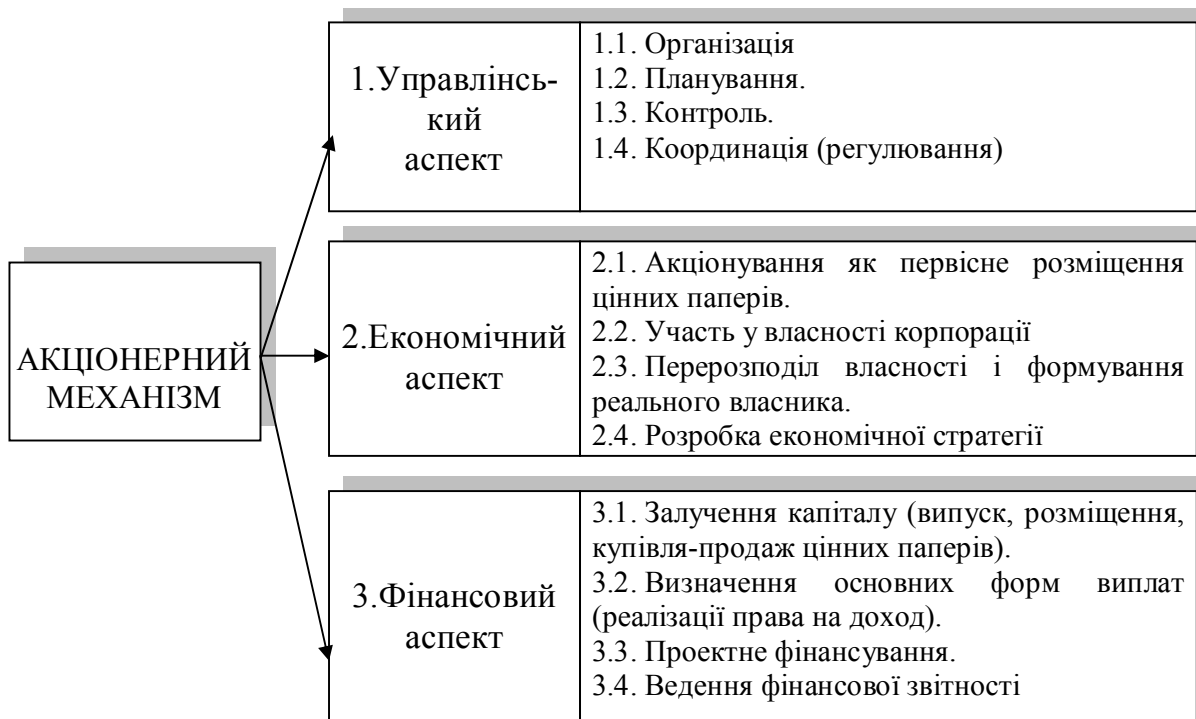


Рис 5.9. Складові акціонерного механізму функціонування корпорації

З огляду на специфіку та соціальну значимість профільної продукції доцільно акціонувати ДП «Пожспецмаш» зі збереженням у державній власності певної частини акцій:

а) частка державного капіталу може бути від 75 до 100% (для акціонерних товариств - з відповідною кількістю акцій: від 75% + 1 акція до 100% -1 акція); за законодавством

такий пакет акцій вважається «вирішальним» і дає змогу державним органам приймати будь-які рішення за кваліфікованою більшістю голосів;

б) частка державного капіталу може бути від 50 до 75 % (для акціонерних товариств - з відповідною кількістю акцій: від 50% + 1 акція до 75% ); такий контрольний пакет акцій вважається «управляючим», і дає змогу державним органам приймати будь-які рішення, що не потребують кваліфікованої більшості голосів;

в) частка державного капіталу може бути від 25 до 50 % (для акціонерних товариств - з відповідною кількістю акцій: від 25% + 1 акція до 50% ). Такий контрольний пакет акцій вважається «блокуючим», і згідно з законодавством дозволяє державним органам заблокувати будь-яке рішення інших акціонерів;

г) частка державного капіталу може бути менше ніж 25%, тобто їхня участь у капіталі «портфельна».

З метою проведення технічного переозброєння та відновлення виробництва, поліпшення фінансово-економічного стану ДП «Пожспецмаш», майно якого є цілісним майновим комплексом, вважаємо доцільним виокремити підрозділи, на яких виготовляється профільна, соціально-значуща, а в нашому випадку – монопольна продукція (пожежні машини, протипожежні установи, спеціальна продукція), залишити в державній власності 50% акцій + 1 акція («управляючий» портфель), та підрозділи, на яких виготовляється конкурентна продукція, де участь держави у власності буде «портфельна».

Потенційне поєднання державної та приватної (колективної) власності дозволяє розглядати на цій основі можливість створення приватно-державного партнерства (ПДП) в формі спільної роботи бізнесових структур і держави.

На наш погляд, можна виділити три важливі елементи ПДП, які дозволяють в повній мірі використати транспортно-економічний потенціал підприємства: акціонування, контрактна система, концесії (рис. 5.10). Оскільки в спільних державно-приватних підприємствах існує певна різновекторна спрямованість інтересів держави й існуючих та потенційних власників, яка може призвести до значних суспільних втрат (від пожеж або загорянь), то в умовах економічних потрясінь, кризи відносин держави та бізнесу розпочинається боротьба між означеними сторонами з використанням адміністративних, фінансових, корупційних, силових та інших видів ресурсів.

Для розв'язання вказаних протиріч важливо створити ефективну контрактну систему (державні контракти на закупку товарів і послуг, проведення НДДКР тощо) та налагодити концесійні схеми. Існуюча сьогодні контрактна система має певне нормативне забезпечення (нормативні акти, закони та ін.); з метою підвищення ефективності потребує доопрацювання з боку центральних органів влади.

Законодавче теоретичне та практичне забезпечення концесійних схем та угод в країні тільки створюється, але саме укладення концесійної угоди дозволить розв'язати вищеозначені протиріччя між суб'єктами державно-приватних підприємств.

Концесійна угода – правовий акт, підписаний державою та приватним (колективним) підприємством на проведення певних дій (інвестування, управління й експлуатації). В тому випадку, коли одна з сторін порушує положення угоди, інша – через суд може розв'язати конфліктну ситуацію. Зауважимо, що з одного боку, концесії необхідні державі як засіб господарювання на об'єктах державної власності, а з іншого – в короткостроковому періоді складно підготувати всі інститути держави, суспільства та підприємницького сектору до часткової зміни власності шляхом акціонування виробничої інфраструктури підприємств-монополістів в галузі машинобудування.

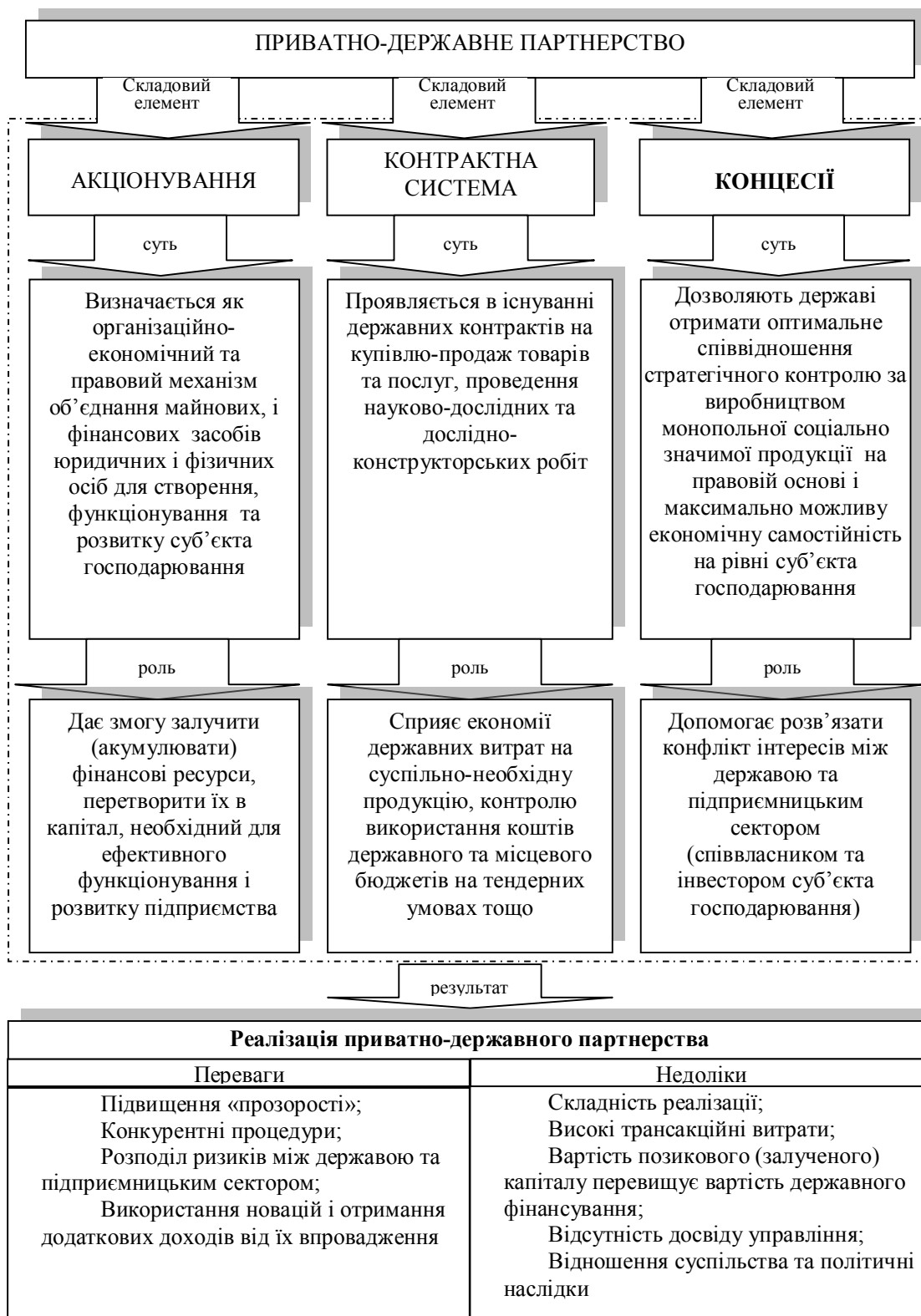


Рис 5.10. Сутність, основні складові, переваги та недоліки приватно-державного партнерства

Отже, розв'язання проблем монопрофільних підприємств носить комплексний характер і потребує розробки зваженої програми розвитку, в якій узгоджуються інтереси виробничих структур з інтересами державних і місцевих органів влади.

Результатом реалізації такої програми повинно стати удосконалення структури регіонального галузево-спеціалізованого виробництва, диференціація діяльності, підвищення якості життя та ін., що забезпечить підвищення соціально-економічного рівня розвитку таких підприємств й досягнення стабільного приросту економіки монофункціональних міст, а також сприятиме раціональній структурі зайнятості, поліпшенню умов здійснення соціальних потреб населення, максимальному використанню специфічних факторів кожного територіального утворення.

Це можливо за рахунок використання резервів транспортно-економічного потенціалу, що дозволить: реалізувати досягнення науково-технічного прогресу; ефективно використовувати інвестиційні ресурси; прискорювати терміни модернізації, оновлення виробничих потужностей промислових та інших підприємств; забезпечити високий техніко-економічний рівень функціонуючих, відновлювальних і новостворюваних монопрофільних підприємств. В свою чергу, це сприятиме не тільки раціональному використанню всіх наявних ресурсів, а й підвищить потенціал території та забезпечить вирівнювання соціально-економічному розвитку регіонів країни, а також відповідний рівень диференціації діяльності та доходності суміжних галузей, зокрема, транспортної, за рахунок розширення обслуговування клієнтури.

Таким чином, реформування монопрофільних підприємств й використання резервів транспортно-економічного потенціалу дозволить і ДП «Прожспецмаш» розв'язати поточні проблеми сьогодення, встановити нові довготривалі відносини між суб'єктами зовнішнього середовища, підвищити ефективність функціонування та розвитку, зберегти цілісність майнового комплексу та профілю виробництва.

## ВИСНОВКИ

Дослідження транспортно-економічних засад розвитку монопрофільних виробничих структур ринку виявило широке коло питань, пов'язаних як із визначенням чинників формування монопольно-конкурентних ринкових формувань, так і необхідністю дослідження впливу транспортного фактору на розвиток монопольних монопрофільних структур ринку, які створюють передумови для економічного процвітання територіальних угруповань та підвищення конкурентоспроможності країни в цілому.

Узагальнення отриманих результатів дослідження дозволяє зробити наступні висновки та рекомендації.

- Дослідження еволюції наукових концепцій показує велике різноманіття концептуальних підходів щодо взаємодії конкурентних і монопольних структур ринку, незважаючи на певні відмінності співвідношення «конкуренція/монополія», було предметом досліджень вчених практично всіх наукових напрямків і шкіл економічної теорії. Кожний методологічний підхід вирізняється оригінальністю поглядів на конкуренцію й монополію; має свої сильні та слабкі сторони, а також містить фундаментально-практичні судження, що не втратили своєї актуальності й дотепер.

При цьому, більшість науковців розглядають конкуренцію як центральний механізм, за допомогою якого реальний сектор ринкової економіки координує економічну діяльність господарюючих суб'єктів. Монополія ж виступає, з одного боку, як результат розвитку конкурентних процесів у галузях машинного виробництва, а з іншого - як явище, що породжує нові форми і нову якість конкурентної боротьби. Тому монополію слід розглядати лише у контексті її співіснування й активної взаємодії з конкуренцією. Отже, весь господарський механізм сучасного суспільства може бути інтерпретований як складна та багатогранна взаємодія конкурентних і монопольних структур ринкової економіки.

- Монополія як соціально-економічне явище є формою усупільнення виробництва, риси якої визначаються панівними виробничими відносинами. Аналіз виробничо-економічних передумов створення монопольних структур доводить, що в залежності від історичних періодів суспільного розвитку виділяються - антична, монополія середньовіччя, капіталістична, соціалістична й ринково-орієнтована монополії. При цьому, в різні періоди монополізація проявляється в різноманітних організаційних формах, зумовлюючи як позитивні, так і негативні наслідки.

- Дослідження становлення монопольних ринкових структур доводить, що монополізм і концентрація виробництва успадковані сучасною ринково-орієнтованою економікою країни від адміністративно-командної системи управління господарством. Необхідно враховувати і те, що в умовах планової економіки монополії створюються на базі відносно відсталої технологічної бази та часткового, нераціонального використання наявного економічного потенціалу. Отже, сучасні індустріальні гіганти, що дісталися у спадок українській державі, «пережили» упродовж минулих десятиріч спад виробництва й оснащені фізично та морально застарілим основними фондами (капіталом); на сьогодні додаткового фінансування потребують до 90 % таких підприємств. Крім цього, специфіка монополій сучасного періоду розвитку національної економіки полягає в тому, що вони не є результатом нового етапу в усупільненні виробництва або ринкової ситуації, як це відбувалося в розвинутих ринкових економіках, а сформувались у процесі «паперової» приватизації, тобто в результаті переділу державної власності.

- Монопольні відносини пронизують всі сфери національного господарства, що викликає потребу в дослідженнях проблем функціонування та розвитку монопрофільних підприємств з монопольним положенням на ринку. Дослідження виробничо-господарської діяльності таких підприємств і методів їх економічного панування на ринку ґрунтується на розумінні природи та закономірностей розвитку монополії. Монополія як економічне

явище є іманентно суперечливою та поєднує в собі як позитивні, так і негативні сторони. Як господарські структури монополії відіграють вагомий роль у відтворювальному процесі й підвищенні конкурентоспроможності країни на світовому ринку: сприяють розвитку науково-технічного прогресу й економії на витратах факторів виробництва, забезпечуючи високу якість продукції. Проте, на певному етапі свого функціонування та розвитку монополії утворення починають зловживати своєю економічною владою, що спричиняє негативні соціальні екстерналії та стримує суспільний розвиток.

- Сучасний етап розвитку національного ринкового господарства характеризується тісним переплетенням конкурентних та монопольних ринкових структур, що об'єктивно впливає не тільки на зміну форм і методів їх економічної взаємодії, а й спричиняє трансформацію ринкових структур з одного типу в інший. В зв'язку з цим, важливим аспектом методології аналізу динаміки економічних процесів є дослідження типів ринкових структур, а також факторів, що впливають на трансформацію їх конкурентних типів у монопольні, і навпаки. Визначення оптимального співвідношення конкурентних і монопольних ринкових структур в національній економіці, особливостей їх трансформації в перехідній економіці, а також зміни конкурентно-монопольних тенденцій, що відбуваються у зв'язку зі світовими глобалізаційними процесами досліджуються, перш за все, у контексті розробки адекватних засобів й інструментів державного регулювання. При цьому, основна суперечність державного регулювання конкурентно-монопольних процесів полягає у вирішенні або зменшенні протиріччя між використанням переваг великомасштабного виробництва, що забезпечує високу ефективність і необхідністю обмеження негативних наслідків великих монопольних об'єднань, пов'язаних з ослабленням або з усуненням конкуренції. Стимулююча спрямованість цієї політики пов'язана зі сприянням діяльності великих вітчизняних підприємств (фірм) та спрямована на підвищення їх конкурентоспроможності на світових товарних ринках.

- Галузеві ринки є тим операційним базисом економічної системи суспільства, де встановлюються відносини конкуруючих між собою суб'єктів господарювання, конкретизуються форми конкурентної боротьби, що є суттєвим стимулом підвищення ефективності національного виробництва. Дослідження розвитку конкурентно-монопольних тенденцій на галузевих ринках, а також пов'язаних з цим особливостей структурної організації, дозволяє виявити низку чинників, які порушують умови функціонування ефективної конкуренції. Більша частина з них пов'язана з недосконалістю нормативно-правової бази розвитку підприємництва та знаходяться в інституційному просторі.

Впливовими залишаються так звані, неформальні чинники, пов'язані з тінізацією економіки, корупцією тощо, які ускладнюють або взагалі унеможливають вхід на ринок нових суб'єктів господарювання і створюють надійний захист підприємствам, що вже функціонують на галузевому ринку. В результаті формування несприятливих умов розвитку конкуренції на галузевих ринках з'являються нові монопольні структури, які у своїй більшості мають неринковий характер; формуються не в ході економічної еволюції, коли монополізація економічної діяльності й утворення монополій стають закономірним наслідком ринкової конкуренції, а в результаті - зміни власників на вітчизняних підприємствах або за рахунок незаконних способів укрупнення окремих компаній.

В зв'язку з цим, значна частина монополізованих галузевих ринків представляє собою такі, монополізація яких зумовлена або природними причинами (ринки природних монополій) або адміністративними методами. Подібна монополізація ринків практично унеможливує розвиток внутрішньої конкуренції, сповільнює темпи техніко-технологічної модернізації вітчизняних виробництв, оскільки перешкоджає проникненню до пріоритетних (особливо інфраструктурних) галузей більш продуктивного інвестиційного капіталу.

- В умовах ринкової економіки конкурентоспроможність й ефективність національного виробництва визначаються насамперед тим, наскільки потужними є стимули у вітчизняних підприємств до зменшення витрат і впровадження інновацій, які обумовлені інтенсивністю й формами конкуренції на товарних і галузевих ринках. При цьому особлива



увага повинна бути спрямована на дослідження факторів формування галузевих ринків продукції підприємств-виробників, ефективність функціонування яких значною мірою впливає на соціально-економічний розвиток окремих міст, територій, регіонів і країни в цілому.

- В сучасних умовах розвитку національної економіки ключовим фактором, без урахування й ефективного використання якого неможливе подальше підвищення рівня добробуту суспільства є транспортний чинник, що має особливо важливе значення з огляду як на розміри території, так і природо-географічні особливості, нерівномірність розміщення ресурсів, населення й основних виробничих фондів. Окрім того, транспорт, виконуючи своє політико-правове, організаційно-економічне та соціально-культурне функціональне призначення, поєднує в єдиний господарський комплекс всі галузі національної економіки; забезпечує життєдіяльність держави, її національну безпеку і цілісність; створює умови для економічного вирівнювання розвитку регіонів, а також сприяє розв'язанню соціально-культурних проблем суспільства.

- На сучасному етапі розвитку економіки транспортний ринок виступає як з'єднувальна ланка у системі матеріального виробництва, розподілу та споживання товарів тощо; займає одне з центральних місць в системі ринків національної економіки впливає на їхній стан, тенденції та темпи розвитку. Наближаючи товари та ресурси до споживачів, транспортні підприємства стають безпосередніми учасниками загальнонаціонального виробничого процесу, від ефективності функціонування яких значною мірою залежить підвищення конкурентоспроможності національної економіки у межах світового господарства.

Зростаюча роль галузевого транспортного ринку в організації транспортно-економічних зв'язків між виробниками та споживачами продукції різних регіонів країни, а також необхідність досягнення оптимальних пропорцій у структурі обміну та відтворювальних процесах вимагають чіткої організації, ефективної взаємодії та збалансованості всіх складових, а також ефективного виконання покладених на них функцій. При цьому, можна стверджувати, що за умов ефективного виконання ринком своїх функцій, а також всебічного врахування принципів розвитку досягається значний позитивний соціально-економічний ефект у процесі забезпечення транспортних зв'язків.

- Розв'язання проблем розвитку ринку транспортного машинобудування та відповідної галузі потребує виявлення факторів й умов формування та розвитку підприємств-монополістів, а також способів оцінки впливу транспортного фактору на параметри функціонування як економічного агента та відповідного ринку, так і економіки в цілому. Це, з одного боку обумовлено тим, що від транспортного фактору залежить ефективність роботи підприємств, і що в ринкових умовах господарювання безпосередньо пов'язано з їх життєздатністю, а, з іншого, - сам ринок потребує обміну товарами та послугами, що також неможливо без діяльності транспорту. Отже, транспорт є найважливішою складовою частиною як ринково-виробничої інфраструктури економіки, так і виробничо-транспортної системи підприємства.

- Розвиток країни залежить від соціально-економічного зростання територіальних утворень і розташованих в їх межах суб'єктів виробництва. При цьому, транспортний чинник значною мірою визначає розміщення продуктивних сил, утворення тих чи інших територіальних угруповань і суб'єктів господарювання. Прояв дії транспортної складової в становленні (формуванні, функціонуванні та розвитку) різних суб'єктів має свої специфічні особливості, що можуть як стимулювати, так і стримувати економічне зростання.

- Серед суб'єктів господарювання особливе місце займають монопрофільні ринкові структури з монополістичним положенням на ринку, які за умов планової економіки акумулювали переважну більшість виробничого, наукового, трудового, кадрового та іншого потенціалу, були рушіями розвитку місцевого та регіонального господарського комплексу, виступали лідерами розбудови соціальної інфраструктури переважно за рахунок державного фінансування; проте в ринковій економіці опинилися в кризовому стані. За цих обставин

важливим й актуальним є дослідження принципів, умов та основних факторів, що впливають на формування, функціонування та розвиток таких організаційних структур ринку.

- Монопрофільні підприємства і дотепер виступають важливою складовою регіональної економіки; за впливом на адміністративно-територіальну одиницю свого розташування мають містоутворюючий характер і, як правило, діяльність таких підприємств значною мірою визначає монофункціональну спрямованість розвитку міст або селищ, в яких розташовані. Незалежно від галузевої і територіальної приналежності, такі підприємства мають низку проблем, основними з яких є: недостатнє використання економічного потенціалу, зокрема, рівня завантаження виробничих потужностей не досягає «зони безпеки», тобто є збитковими; утримання соціальної інфраструктури - надлишкової зайнятості у непрофільних секторах, внаслідок чого зростає фінансове навантаження, а отже, росте витратність тощо. Специфічні особливості створення та функціонування таких підприємств обумовили низку загроз і ризиків, котрі є актуальними і зараз, що потребує розробки зваженої програми розвитку, спрямованої на стабілізацію процесів економічного зростання, в якій були б задіяні суб'єкти економіки різних рівнів (держава, регіон, населений пункт і безпосередньо – підприємство).

- В процесі дослідження впливу залізнично-автомобільних перевезень на ефективність формування та розвитку монопрофільних структур ринку розкривається сутність і зміст транспортного обслуговування процесів формування таких утворень (підприємств, міст тощо), а також встановлюються визначальні та супутні фактори.

Доведено, що на етапі формування велике значення має транспортний фактор, як провідний при створенні та супроводжуючий - в процесі розвитку таких організаційних утворень. Введено й обґрунтовано поняття «формування монопрофільного підприємства», що має містоутворюючий вплив на монофункціональне місто; це процес цілеспрямованого ринкового поєднання транспорту й інших чинників ринкового виробництва в певних нормативно-правових, соціально-економічних та інших межах, потрібних для започаткування випуску домінуючої та супутньої продукції у необхідних обсягах відповідної якості.

- Аналіз умов ефективної організації транспортного обслуговування монопрофільних ринкових структур на прикладі ДП «Прожспецмаш» дозволяє виявити дію регіональних чинників, що дозволило запропонувати науково-методичні підходи до вибору раціональних видів транспорту, якими виявилися залізничний й автомобільний при їх комбінованому використанні. Встановлено транспортно-економічні (природо-географічні, транспортно-галузеві тощо) та специфічні (перетинання транспортних шляхів, транспортні коридори, прикордонне положення та ін.) особливості формування зазначених монопрофільних виробничих структур ринку, на основі яких визначаються фактори створення домінуючого кінцевого продукту – ключового системоутворюючого елементу, котрий зумовлює всі стадії життєвого циклу та види діяльності, сприяє раціональному використанню основних ресурсів виробництва, зокрема, залізничного та автомобільного транспорту.

- В процесі дослідження умов формування монопрофільних структур ринку були відокремлені та запропоновані принципи раціональної організації залізнично-автомобільних перевезень вантажів (ефективність сфер кожного виду транспорту, взаємозамінність окремих видів транспорту, стадійність нарощування потужностей тощо), використання яких дозволить скоротити терміни будівництва, зменшити об'єми капіталовкладень та ін.

Розроблено систему організаційно-економічних показників впливу основних факторів на становлення досліджуваних монопрофільних підприємств (термін формування, економія інвестицій і т. ін..) і монофункціональних міст, які є підґрунтям для вибору видів транспорту та раціональних схем доставки вантажів.

- Обґрунтовано ситуативно-регіональний підхід до оцінки ефективності транспортного обслуговування монопрофільних структур ринку, що формуються, суть якого полягає у визначенні рівнів збереження інвестиційних, часових та інших ресурсів при досягненні позитивних кінцевих фінансово-економічних результатів. Використання

запропонованого підходу дозволить гармонізувати соціально-економічні інтереси держави, населення, регіону тощо.

Таким чином, отримані результати й рекомендації є науково-методичним і практичним підґрунтям ефективного транспортного забезпечення процесів організаційно-економічного розвитку монопрофільних виробничих структур ринка, що сприяє створенню умов для сталого економічного зростання економіки країни.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аакер Д. А. Стратегическое рыночное управление. - СПб.: Питер, 2003. - 328 с.
2. Абалкин Л.И. Новый тип экономического мышления / Леонид Иванович Абалкин. - М. : Экономика, 1987. - 387 с.
3. Акофф Р. Планирование будущего корпорации / Рассел Акофф. - М. : Прогресс, 1985. - 326 с.
4. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь / Энрид Борисович Алаев. - М. : Мысль, 1983. - 350 с.
5. Александрова В.П. Управление технико-экономическим развитием промышленного предприятия / Александрова В.П., Загорская Т.Н., Котяев Л.В. - М. : Техника, 1987. - 326 с.
6. Алимов Е.А. Строительство железных дорог на Черниговщине (1864 – 1930 гг.). / Алимов Е.А. – Славутич, 2004. – 429 с.
7. Андрошук Д.В. Визначення структури потенціалу підприємства: фінансовий аспект / Д.В. Андрошук // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2005. – Т.1, Ч.2, №4,– С.54 – 57.
8. Ансофф И. Стратегическое управление / Игорь Ансофф. - М. : Экономика, 1989. - 519 с.
9. Антимонопольна діяльність / В. Д. Лагутін, Л. С. Головкин, Ю. І. Крегул та ін.; За ред. проф. В. Д. Лагутіна. - К.: КНТЕУ 2005. - 580 с.
10. Анчишкин А.И. Наука – техника – экономика / Александр Иванович Анчишкин. - М. : Экономика, 1986. - 384 с.
11. Анчишкин А.И. Прогнозирование роста социалистической экономики / Александр Иванович Анчишкин.– М. : Экономика, 1973. - 205 с.
12. Анчишкин А.И. Прогнозирование темпов и факторов экономического роста / Александр Иванович Анчишкин. - М.: МАКС Пресс, 2003. - 300 с.
13. Аристотель. Сочинения. Т.4. - М. - 1987. - с. 397.
14. Артемова Л.В. Инвестиции и инновации: словарь – справочник от А до Я / [Артемова Л.В., Бор М.З., Денисов А.Ю.]; под. ред. М.З. Бора, А.Ю. Денисова.– М. : ДИС, 1998.– 207 с.
15. Архангельский В.Н. Обоснование выбора направлений и мер политики по стимулированию рождаемости [Электронный ресурс] / В.Н. Архангельский. - Режим доступа: <http://demoscope.ru/weekly/2005/0199/biblio06.php> – Назва з екрану.
16. Бакаев А.А. Экономико–математическое моделирование развития транспортных систем / [Бакаев А.А., Гриценко В.И. и др.]. – К. : Наук.думка, 1991. - 151с.
17. Бандман М.К. Территориально-производственные комплексы: теория и практика предплановых исследований / Марк Константинович Бандман. - Новосибирск: Наука, 1980. - 254 с.
18. Базилевич В., Филюк Г. Природні монополії: Монографія. - К.: Видавництво «Знання», 2006. - 367с.
19. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] – Вид. 2-ге, перероб. і доп. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. В.Лазаряна, 2006. – 263с.
20. Бережная Е.В. Математические методы моделирования экономических систем / Бережная Е.В., Бережной В.И. - М. : Финансы и статистика, 2001. - 368 с.
21. Бест М. Новая конкуренция институты промышленного развития.- М.: ТЕМС, 2002.- 356 с.
22. Бідняк М.Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: [монографія] / Бідняк М.Н., Біліченко В.В.. - Вінниця: Універсум. - 2006. -176 с.
23. Богомолова Н.І. Організаційно-економічні основи прискорення залізничних перевезень: [монографія] / Н.І. Богомолова [за ред. д-ра екон.наук, проф. Сича Є.М.]. - Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. - 240 с.

24. Бойко И. П. К вопросу о классификации градообразующих предприятий // Международная научная конференция "Экономическая наука: проблемы теории и методологии" (г. Санкт-Петербург, 16 – 18 мая 2002). – СПб, 2002. – С.135 – 136.
25. Бойко О.В Стратегія стабільності роботи підприємств транспорту / Бойко О.В, Рибалкін В.О., Чигринець О.А // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія „Економіка і управління”. –Вип.7. – КУЕТТ. 2005.- С.45-51.
26. Бойко О.В Управління людськими ресурсами як складова системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту/ Бойко О.В, Дідовець І. В // Проблеми системного підходу в економіці : зб. наук. праць. – К. : НАУ, 2010. – Вип. 33. – С. 63-69.
27. Бойко О.В Потенціал ринку транспортних послуг як об’єкт наукових досліджень// Бойко О.В, Дідовець І. В //Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Збірник-Чернігів: ЧДТУ, 2010.-№ 41.- С. 93-104.
28. Бойко О.В.Структура транспортного ринку: основні та забезпечуючі складові// Бойко // Збірник-Чернігів: ЧДТУ, 2010.-№ 44.- С. 71-78.
29. Бойко О.В Ефективність функціонування інноваційно-інвестиційних формувань транспортної галузі./ Бойко О.В, Сич Є.М., Ільчук В.П. Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Збірник-Чернігів: ЧДТУ, 2006-№ 29.- С. 5-15.
30. Бойко О.В. Особливості економічної категорії «транспортний ринок»// Бойко О.В, // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». - К.:ДЕТУТ, 2011.- Вип.16.-С.
31. Бойко О.В. Організаційно-економічні умови функціонування транспортного ринку// Бойко О.В. // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. -2011.-№1.- С. 5-11
32. Бойко О.В. Монопольно- конкурентні тенденції галузевих ринків// Бойко О.В, Сич Є.М.// Збірник-Чернігів: ЧДТУ, 2010.-№ 47.- С.
33. Бойко О.В Державно-приватне партнерство в системі інвестиційних форм розвитку інфраструктури ринку транспортних послуг: зарубіжний та вітчизняний досвід/ Бойко О.В, Дідовець І. В // Держава та регіони. Серія : Економіка та підприємництво. - 2011.- №2.- С.
34. Бойко О.В Організаційна культура як важливий соціальний фактор підвищення конкурентоспроможності підприємства на ринку транспортних послуг/ Бойко О.В, Дідовець І. В // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління».- К.:ДЕТУТ, 2011.- Вип.17.- С.
35. Бойко О.В. Роль та місце містоутворюючих підприємств в національній економіці / Є.М.Сич ,О.В. Бойко, О.В. Шишкіна // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія “Економіка і управління”. – К. : КУЕТТ, 2007. – Вип.9. – С. 155 – 160.
36. Болч Б. Многомерные статистические методы для экономики / Б.Болч, К. Дж. Хуань. – М. : Статистика, 1979. – 317 с.
37. Большая Советская энциклопедия: в 30т. – 3-е изд. Т.20 / гл. ред. А.М. Прохоров. – М. : Советская энциклопедия, 1975. – 607с.
38. Большая энциклопедия транспорта: в 8 т. Т.4. Железнодорожный транспорт / [главный редактор Н.С. Конарев]. – М. : Большая Российская энциклопедия, 2003. – 1039с.
39. Большой экономический словарь / [под. ред. А.Н. Азрилияна]. – 2-е изд. доп. и перераб. – М. : Институт новой экономики, 1997. – 864 с.
40. Большой энциклопедический словарь. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [www.vedu.ru](http://www.vedu.ru) – Название с экрана.
41. Бондаренко М. И. Производственные резервы: реализация и эффективность: [учеб.-метод. пособие] / Бондаренко М. И., Евтушенко А.Г. ; Харьковский ин-т бизнеса и менеджмента. – Х. : ХИБМ, 2003. – 212с.

42. Брюховецька Н.Ю. Економічний механізм забезпечення ефективного функціонування підприємств: автореф. дис. На здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.06.01 / Н.Ю. Брюховецька; НАН України. Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2001. – 32 с.
43. Бузько И.Р. Стратегический потенциал: формирование приоритетов и развитие предприятия: монография / Бузько И.Р., Дмитренко И.С., Сущенко Е.А. и др. – Алчевск : Прима, 2002. – 216 с.
44. Бывальцева К. Есть ли у моногородов будущее?! / Областная газета г. Екатеринбург [Электронный ресурс] / К. Бывальцева. – Режим доступа: <http://www.oblgazeta.ru/home.htm?ca=4.2009&st=7-5.sat&dt=19.05.2009> – Название с экрана.
45. Вейц В. Потенциальные и кинетические силы мирового хозяйства. Кн. 1. / В.Вейц. – М., 1927. – 212с.
46. Воблый К.Г. Производственные силы Украины. Техника, экономика, право / Воблый К.Г. // Научные записки Ин-та народного хоз-ва. – 1924. – № 4–5. – С. 126–149.
47. Вовк А.А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста: [монография] / Алексей Александрович Вовк. – М. : Крома, 2000. – 295с.
48. Гавва В. Н. Оценка потенциала предприятия и отрасли / Владимир Николаевич Гавва; Национальный аэрокосмический ун-т им. Н.Е.Жуковского "Харьковский авиационный ин-т". – Х. : ХАИ, 2004. – 288с.
49. Геєць В.М. Ще раз про складові економічного піднесення в Україні / Валерій Михайлович Геєць // Економіка України. – 1998. – №11. – С.17–26.
50. Герасимчук З.В. Виробничий потенціал регіону: методика оцінки та механізми його нарощування / Герасимчук З.В., Ковальська Л.Л. – Луцьк: ЛДТУ, 2003. – 244 с.
51. Гончаров В.Н. Эффективность производственной инфраструктуры предприятия: [Науч.-метод.разработки] / В.Н.Гончаров, О.А. Бурбело, А.И. Вавин. – Луганск, 1994. – 165 с.
52. Гончаров М.Ю. Системний факторний аналіз економічних процесів на транспорті / Микола Юхимович Гончаров. – Інститут (Центр) комплексних транспортних проблем. – К. : Логос, 1999. – 423 с.
53. Гончарук О.В. Экономическая эффективность транспортно–технологических систем / Ольга Васильевна Гончарук. – М. : Наука, 1991. – 126 с.
54. Горбунов Э.П. Экономический потенциал развитого социалистического общества / Горбунов Э.П. // Вопросы экономики. 1981. – № 9. – С. 25–32.
55. Господарський Кодекс України: за станом на 1 січня 2009 / Верховна Рада України. – Офіц.вид. – К.: Парламентське видавництво, 2009, – 191 с.
56. Грещак М.Г. Внутрішній економічний механізм підприємства / М.Г. Грещак, О.М. Гребешкова, О.С. – Київ, КНЕУ, 2001. – 228 с.
57. Гривина И.В. Особенности социально-экономического развития монопрофильных городов различных типов. Наукоград. / И.В. Гривина // Пути активизации социально-экономического развития монопрофильных городов России. – М., «Моно», 2004. – Вып.54. Библиотека местного самоуправления. – С. 94 – 108.
58. Громов Н.Н. Единая транспортна система / Н.Н. Громов, Т.А.Панченко, А.Д. Чудновский. – М.: Транспорт, 1987. – 304с.
59. Гунина И.А. Методологический подход к исследованию возможности развития экономического потенциала предприятия на основе анализа регионально–отраслевых тенденцій / И.А. Гунина // Машиностроитель.– 2004.– №12.– С.6–10.
60. Гунина И.А. Экономический потенциал предприятия: сущность, содержание, структура / И.А. Гунина // Машиностроитель.– 2004.– №11.– С. 24 – 28.
61. Гурнак В. Н. Экономические и правовые проблемы деятельности железнодорожного комплекса Украины: дис. д-ра экон. наук: 08.07.04 / Виталий Николаевич Гурнак; Арендный Ин-т (центр) комплексных транспортных проблем ИКТП – Центр. – К., 1995. – 379 с.

62. Данилишин Б.М. Соціально-економічні проблеми розвитку регіонів: методологія і практика: [монографія] / Данилишин Б.М., Чернюк Л.Г., Фащевський М.І. – Черкаси: ЧДТУ, 2006. – 315 с.
63. Дикань В.М. Эффективность работы технопарков инновационной деятельности предприятий / В.Л. Дикань, Ю.Н. Уткина // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2004. – № 5 – 6. – С. 200 – 206.
64. Для экономического роста в России нет непреодолимых препятствий // ЭКО. - 2001. - №3. - с.3-26.
65. Дмитриев В.А. Экономика промышленного железнодорожного транспорта / В.А. Дмитриев, В.И. Зеленков и др.; под ред. В.А. Дмитриева. – М.: Транспорт, 1981. – 293с.
66. Донец Ю.Ю. Эффективность использования производственного потенциала / Ю.Ю. Донец. – Киев, 1987.– 114 с.
67. Дорогунцов С. Сучасні проблеми технічного розвитку промисловості України / Дорогунцов С., Нейкова Л. // Економіка України. – 2006. – № 9. – С. 4–11.
68. Драчев П.Т. Научные основы системы управления промышленно транспортным комплексом на примере Западно-Сибирского региона / Прокопий Трифионович Драчев . – Томск: Транспорт, 1987. – 85 с.
69. Економіка України: потенціал, реформи, перспективи: у 5 т. / Базиліук А. В., Беседін В. Ф., Волик В. Ф., Горобей М. Ф., Гусева В. І.; Науково-дослідний економічний ін-т / Василь Федорович Беседін (ред.). Т. 5 : Ціни, ціноутворення і грошовий обіг за ринкової трансформації економіки. – К., 1998. – 422с.
70. Економічна енциклопедія: у 3т. Т.2 / Редкол. С.В. Мочерний (відп.ред.) та ін. – К.: Видавничий центр “Академія”, 2001 – 848с.
71. Економічна теорія: Політекономія: Підручник / За ред. В.Д.Базилевича. - К.: Знання, 2006. - 631с.
72. Ершова Г.Е. Механизм управления транспортно-промышленным комплексом в регионе / Галина Евгеньевна Ершова. – Красноярск: Изд-во Красноярск.ун-та, 1991. – 200с.
73. Єщенко П. С. Економічна теорія й економічна політика в трансформаційному суспільстві // Економіка та прогнозування -2006. - №4.-с. 9-22.
74. Житкова Е. Муниципальное регулирование развития градообразующего предприятия / Е. Житкова // Местное самоуправление. 2007. – №6 (165). –С.14–26.
75. Жуков Е. А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства: (Вопр. теории и практики) / Е. А. Жуков; отв. ред. А. Н. Маркова; АН СССР, Ин-т экономики. – М. : Наука, 1990. – 160с.
76. Заенчик Л.Г. Транспортно-экспедиторский процесс в условиях рынка / Заенчик Л.Г., Ефименко Ю.В. и др.; общ. ред. Огиенко В.И. – К. : Полиграфкнига, 1994. – 168 с.
77. Зайончик Л.Г. Транспортне обслуговування діяльності містоутворюючих підприємств / Зайончик Л.Г. // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2008. – Вип. № 32. – С.107 – 114.
78. Зайончик Л.Г. Транспортно-логістичні системи містоутворюючих підприємств: особливості формування і розвитку / Зайончик Л.Г. // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2010. – Вип. № 41. – С.88 – 92.
79. Закон Республики Беларусь «Об экономической несостоятельности (банкротстве)» от 24 июля 2000 г. N 2/198 18 июля 2000 года N 423–З. – Режим доступа: <http://www.bankrot.by/zak/122> – Название с экрана.
80. Закон України «Про приватизацію державного майна»: від 04.03.1992 № 2163–ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – №24. – ст.348
81. Закон України Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом (Про банкрутство): від 14.05. 1992 № 2343 – ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – №31. – ст.440
82. Закон України «Про захист економічної конкуренції» від 11 січня 2001 року №2210-111 // Конкуренційне законодавство України: Юридичний збірник. - К.: 2002 – 296 с.

83. Замков О.О. Математические методы в экономике / О.О.Замков, А.В.Толстопятенко, Ю.Н. Черемных. – М. : "Дело и Сервис", –1999. – 368 с.
84. Звіт Атимонопольного Комітету України за 2009 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:[http://www.amc.gov.ua/amc/control/uk/publish/article;jsessionid=2257DE77EA586CAA5DE00F9A79A5792A?art\\_id=161803&cat\\_id=178004](http://www.amc.gov.ua/amc/control/uk/publish/article;jsessionid=2257DE77EA586CAA5DE00F9A79A5792A?art_id=161803&cat_id=178004)
85. Зубаревич Н.В. Как спасти моногорода? И надо ли? [Электронный ресурс] / Н В. Зубаревич. – Режим доступу: <http://www.lenta.ru/conf/zubarevich/> – Назва з екрану.
86. Иванилов Ю.П. Математические модели в экономике / Ю.П.Иванилов, А.В. Лотов. – М. : Наука, 1979. – 304 с.
87. Игнатенко Н.Г. Природно-ресурсный потенциал территории: Географический анализ и синтез / Н.Г.Игнатенко, В.П. Руденко. – Львов, 1986. – 164 с.
88. Ильяшенко С.Н. Управление формированием целевых рынков предприятий / С.Н. Ильяшенко // Машиностроитель, 1999. – №8. – С.43–47.
89. Исследование операций: в 2-х т. / Под ред. Дж. Моудера, С. Элмаграби. – М. : Мир, 1981. Т1. – 712 с.
90. Исследование операций: в 2-х т. / Под ред. Дж. Моудера, С. Элмаграби. – М. : Мир, 1981. Т2. – 677 с.
91. Ігнат'єва І.А. Методологічні аспекти управління стратегічним потенціалом підприємства / І.А. Ігнат'єва // Проблеми науки.– 2005.– №1.– С. 8 – 12.
92. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток: [монографія] / Ільчук В.П.; За ред. д-ра екон. наук, проф. Сича Є.М. – К. : Логос, 2004. – 381с.
93. Іщук С. Концептуальні засади формування та розвитку виробничого потенціалу промислових підприємств / Степан Іщук // Регіональна економіка.– 2005.– №3.– С.48 – 56.
94. Іщук С.І. Територіально-виробничі комплекси і економічне районування (методологія, теорія) / Степан Іванович Іщук – К. : Українсько-фінський інститут менеджменту і бізнесу, 1996. – 244 с.
95. Каноны рынка и законы экономики / А.И.Амоша, Е.Т. Иванов, Н.Д. Прокопенко, С. Е. Иванов; НАН Украины; Институт экономики промышленности. Кн. 8 : Экономическое проектирование. – Донецк, 2005 – 548с.
96. Карапінський Б.А. Інноваційно-технологічний потенціал підприємств регіону: аналіз формування та фінансування / Б.А. Карапінський, Т.Б. Шира // Регіональна економіка. – 2007, – № 2. – С. 77 – 86.
97. Кирцнер И.М. Конкуренция и предпринимательство: Пер. с англ. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001.-239 с.
98. Ключина С. В. Монополия и локальная монополия как ее тип: история вопроса, методология, теория и практика: Монография. - Иваново, 2005. - 284с.
99. Коба В.Г. Экономика транспорта / В.Г.Коба, А.В. Шумейко и др.; под ред. д.е.н., проф. Коби В.Г. – К. : КДАВТ, КМУЦА, 1999. – 254 с.
100. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: [монографія] / Ніна Михайлівна Колесникова. – КУЕТТ, 2006. – 564 с.
101. Колосовский Н.Н. Теория экономического районирования / Николай Николаевич Колосовский. – М., Мысль, 1969. – 336 с.
102. Конкурентна політика держави в умовах трансформації національної економіки: Монографія / За ред. проф. В. Д. Лагутіна. - К.: КНТЕУ 2008. - 308 с.
103. Концепция организационно-экономического механизма стабилизации промышленного производства / [Амоша А. И., Биренберг Б. М., Вишневский В. П., Иванов Н. И., Кузьменко Л. М.]. – НАН Украины; Институт экономики промышленности.– Донецк, 1996. – 48 с. – (Препринт / НАН Украины; Институт экономики промышленности).
104. Концепція реформування транспортного сектора України / Ю.М. Цветов, Л.М. Соколов, Ю.М. Федюшин та ін. – К. : ІКТП – Центр, 1999. – 67 с.



105. Корнаи Я. Дефицит. - М., Наука. - 1990. – 607 с.
106. Костусев А. Конкурентная политика в Украине: Монография - К.: КНЗУ, 2004. - 310с.
107. Костусев О. Інституційний і підприємницький монополізм та їх особливості в умовах перехідної економіки України // У зб. «Антимонопольно-конкурентна політика: теорія і практика»: збірник наукових праць: Вип. 1. - К.: Фенікс, 2006. - с. 9.
108. Котлубай М. И. Становление морского транспорта в рыночной среде / Михаил Иванович Котлубай; Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины. – Одеса, 2005. – 224 с.
109. Кочетков С.В. Методы стимулирования использования инновационного потенциала предприятия / С.В. Кочетков // Инновации.– 2005.– №7.– С. 112 – 114.
110. Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства / Н.С. Краснокутська. – К. : ЦНЛ, 2005.– 352 с.
111. Краснощеков П.С. Принципы построения моделей / П.С.Краснощеков, А.А. Петров. – М. : Изд-во МГУ, 1983. – 264 с.
112. Красовский В.П. Экономический потенциал: резервы и отдача / В.П. Красовский. – М. : Экономика,1996. – 262 с.
113. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины / Юрий Федорович Кулаев . – К. : Феникс, 2004. – 666с.
114. Ламбден Ж. Стратегический маркетинг. Европейская перспектива, - СПб, 1996. - с. 277-312.
115. [97]Лапин Е.В. Оценка экономического потенциала предприятия: [Монография] / Евгений Васильевич Лапин. – Суми: Университетская книга, 2004.– 360с.
116. Лаппо Г. Монофункциональные, «сельские» и города-«карлики» // [Электроний ресурс] / Георгий Лаппо. – Режим доступа: <http://demoscope.ru/weekly/2005/0217/tema03.php> – Назва з екрану.
117. Либерман А.Е. Основные факторы конкурентоспособности промышленного оборудования / А.Е. Либерман // Машиностроитель, 2000. – №3. – с.8–9.
118. Лившиц В.Н. и др. Комплексная оценка эффективности мероприятий, направленных на ускорение научно-технического прогресса: Методические рекомендации / Лившиц В.Н. и др. – М. : Информэлектро, 1989. – 121с.
119. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте /Вениамин Наумович Лившиц. – М. : Транспорт, 1986. – 240 с.
120. Липсиц И.В. Монопрофильные города и градообразующие предприятия: конъюнктура рынков сбыта продукции градообразующих предприятий моногородов России / Игорь Владимирович Липсиц. Вып.4. – 2000. – 176 с. Липсиц Игорь Владимирович
121. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: [монографія] / Олена Михайлівна Ложачевська. – К. : НАУ, 2002. – 248 с.
122. Лопатин В. А. Русский толковый словарь / В. А. Лопатин, Л. Е Лопатина / Изд. 7-е, испр. и доп. – М. : Рус. яз., 2001. – 882 с.
123. Лотов А.В. Введение в экономико-математическое моделирование / А.В. Лотов. – М. : Наука, 1984. – 392 с.
124. Лукинов И.И. Аграрный потенциал: исчисление и использование / И.И. Лукинов // Вопросы экономики. – 1988. – №1. – С. 10 – 18.
125. Люкшинов А.Н. Стратегический менеджмент на предприятиях АПК / Алексей Николаевич Люкшинов. – М. : Колос, 1999. – 367 с.
126. Мазур И.И. Реструктуризация предприятий и компаний. Справочное пособие для специалистов и предпринимателей / И.И. Мазур, В.Д. Шапиро. – М. : Высшая школа, 2000. – 587 с.
127. Маковеев П.С. Управление развитием промышленного производства: мотивационные механизмы / Петр Степанович Маковеев. – Одесса: Одесский госуд. политех. ун-т, 2000. – 340 с.

128. Маркетинг на транспорте / А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда, В.И. Иванов и др. – М. : Желдориздат, 2001. – 327 с.
129. Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. 2-е изд. - Т. 4. - с.166.
130. Маршалл А. Принципы экономической науки. В 3-х томах: Пер. с англ. -М.: Издательская группа «Прогресс», 1993. - С.134-138
131. Материально-техническая база производства: стратегия планомерного развития / [Лебедев В. Г., Красовский В. П., Полторыгин В. К. и др.; Редкол. : Б. К. Злобин и др.]. - М. : Мысль, 1980. - 276 с.
132. Менеджмент для магистров: Учеб.пособие / Под ред. А.А. Епифанова, С.Н. Козьменко. – Сумы: «Университетская книга», 2003. – 762 с.
133. Меркина Г.М. Экономические проблемы развития транспорта как отрасли инфраструктуры / Галина Михайловна Меркина. – М. : Знание, 1981. – 64 с.
134. Милль Дж. Основы политической экономии: В 3 т. - М.: Прогресс. – 1980.– Т 3 – с. 390
135. Миско К. М. Ресурсный потенциал региона (теоретические и методологические аспекты исследования) / Константин Михайлович Миско. – М. : Наука, 1991. – 94 с.
136. Михин А.А. Ускорение развития транспортного комплекса / Альберт Афанасьевич Михин. – М. : Транспорт, 1987. – 176с.
137. Моисеева Н.К. Конкурентоспособность предприятий как фактор экономического роста отрасли / Н.К. Моисеева // Известия вузов. Электроника. – 2000. – N 4 – 5. – С.174 – 179.
138. Моногорода России: Как пережить кризис? Анализ социально–экономических проблем моногородов в контексте мирового финансово–экономического кризиса, влияющего на состояние градообразующих корпораций [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.regionalistica.ru/files/2009/monogoroda\\_crYSIS.doc](http://www.regionalistica.ru/files/2009/monogoroda_crYSIS.doc). – назва з екрану.
139. Монополизм и антимонопольная политика у «них» и у «нас» (за круглым столом Института экономики АН СССР) // Вопросы экономики. - 1990. - №6. - с. 60-100;
140. Монопрофильные города и градообразующие предприятия [Росии, в том числе Сибири и Дальнего Востока] // Человек и труд. – 2000. – №9. – С.16 – 20; №11. – С.85 – 87.
141. Монопрофильные города и градообразующие предприятия: аналитическое исследование проблемы градообразующих предприятий и моногородов в национальном масштабе / под ред. Липсица И.В. – М. : Юр. Лит-ра, – 2005. – 115с.
142. Монофункціональні шахтарські міста: регулювання розвитку / [Лебединська О.Ю., Васильева О.І., Єгоров О.М., Жабінець І.М., Ханін В.І.]; Українська Академія держ. управління при Президенті України. – Ужгород : Патент, 2002. – 263с.
143. Немчинов В.С. Избранные произведения. – в 6 т.– Т.3: Экономико-математические методы и модели.– М. : «Наука», 1967. – 207 с.
144. Никитин С. М. Ценообразование в условиях современного капитализма. – М.: Наука, 1973. - 383с.
145. Нуреев Р.М., Шульгин С.Г. Взаимосвязь экономического и политического монополизма: административный ресурс // Материалы Интернет-конференции «Поиск эффективных институтов для России XXI» // [www.ecsocman.edu.ru/db/msg/134467/print.html/](http://www.ecsocman.edu.ru/db/msg/134467/print.html/)
146. Основные проблемы и направления реструктуризации градообразующих предприятий в Беларуси / Немецкая экономическая группа в Беларуси. Исследовательский центр института приватизации и менеджмента // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.pp504.pdf](http://www.pp504.pdf) – Название с экрана.
147. Одинцов М.В. Корпоратизация и реструктуризация как две стороны реформирования предприятия [Электронный ресурс] / М.В.Одинцов, Л.В.Ежкин. – Режим доступа: <http://www.cfin.ru/press/management/2000-6/04.shtml> – Назва з екрану.
148. Одинцова Г.С. Некоторые аспекты структуризации потенциала предприятия / Г.С.Одинцова, Г.А. Селезнева // Економіка розвитку. – 2005. – №2. – С. 74 – 75.

149. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений / Ожегов С. И., Шведова Н. Ю.; Российская академия наук. Институт русского языка им. В. В. Виноградова. Изд. 4-е, доп. – М. : Азбуковник, 1999. – 944 с.
150. Оптимизация планирования и управления транспортными системами / Е.М. Васильева, Р.В. Игудин, В. Н. Лившиц и др. – М. : Транспорт, 1987. – 208с.
151. Ореховский П. А. Роль градообразующих предприятий в развитии малого бизнеса и муниципальной экономики. [Электронный ресурс] / П.А.Ореховский, В.М. Широинин. – Режим доступа: <http://lab.obninsk.ru/public/articles.php?htmlfile=orekhovsky-12.htm> – Назва з екрану.
152. Особливості державного регулювання економіки в сучасній Україні / [Приходько В. В., Вікторов В. Г., Пшінько О. М., Покотілов А. А., Шереметьєва І. В.]. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. ак. В. Лазаряна, 2007. – 200 с.
153. Оцінка впливу системоутворюючих факторів на розвиток малого міста: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.10.01 / О.В. Трубочанін; НАН України. Ін-т екон.-прав. дослідж. – Донецьк, 2005. – 19 с.
154. Пасічник В.І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: [монографія] / Володимир Іларіонович Пасічник. – К. : Наук.світ, 2003. – 222с.
155. Передерий А.А. Основные проблемы развития монопрофильных городов крайнего севера [Электронный ресурс] / А.А. Передерий. – Режим доступа: [http://www.mstu.edu.ru/publish/conf/50ntk/section5/section5\\_19.html](http://www.mstu.edu.ru/publish/conf/50ntk/section5/section5_19.html) – Назва з екрану.
156. Передерий А.А. Проблемы и тенденции развития градообразующих отраслей Мурманской области / А.А. Передерий // Вестник МГТУ, 2001. – Т.4, №2. – С. 319 – 322
157. Перепелюк А.В. Экономика промышленного транспорта: [учеб. для вузов по спец. "Пром. трансп."] / Анатолий Васильевич Перепелюк. – М. : Высш.шк., – 1987. – 335 с.
158. Петрович И. М. Производственный потенциал предприятия и его измерение / И.М. Петрович, А.А. Теребух // Организация и планирование отраслей народного хозяйства. – 1991. – Вып. 102.– С. 34 – 43.
159. Писаревский И. М. Совершенствование организационно-технологического проектирования работ на основе комплексного подхода к использованию ресурсов / Писаревский И. М. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2005. – №12. – С. 139 – 144.
160. Писаревський І. М. Стратегічні аспекти адаптивного проектування організації робіт з будівництва та реконструкції залізниць / Писаревський І. М. // Коммунальное хозяйство городов. Научно-технический сборник. Вып. 71. – К. : Техника, 2006. – С. 125 – 130.
161. Писаревський І. М. Удосконалення організації управління економічними процесами: часовий, фінансовий, організаційний аспекти (На прикладі будівництва і реконструкції залізниць України): Монографія. - Х. : УкрДАЗТ, 2004. – 264 с.
162. Питерс Т.Дж. В поисках совершенства: уроки самых успешных компаний Америки / Т.Дж. Питерс, Р.Х. Уотерман. – М. : Вильямс, 2005. – 558 с.
163. Пітюренко Ю.І. Розвиток міст і міське розселення в Українській РСР: Особливості розвитку і розміщення, типологія, територіальні системи і перспективи / Юхим Іванович Пітюренко. – К. : Наукова думка, 1972. – 187 с.
164. Повышение экономической эффективности проектов машиностроительных предприятий / Е.М. Карлик, Ю.М. Рудштейн, Р.Е. Зельцер и др.; под общ. ред. Е.М. Карлика. М. : Машиностроение, 1988. – 264 с.
165. Попов Е.В. Рыночный потенциал предприятия: [монография] / Евгений Васильевич Попов. – М. : Экономика, 2002. – 559 с.
166. Портер М. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов / Майкл Портер. – М. : Альпина, 2006.– 454 с.
167. Портер Майкл Дж. Конкуренция / М. Дж. Портер; пер. с англ. – М. : Издат. дом «Вильямс», 2000. – 495 с.

168. Потенціал національної промисловості: цілі та механізми ефективного розвитку / Ю.В. Кіндзерський, М.М. Якубовський, І.О. Галиця [та ін.]; за ред. Ю.В. Кіндзерського. – К. : Ін-т екон. та прогноз., 2009. – 928 с.
169. Природно-ресурсний потенціал сталого розвитку України / Б.М. Данилишин, С.І. Дорогунцов, В.С. Міщенко та ін. – К. : РВПС України НАН України, 1999. – 716 с.
170. Проблемы экономики переходного общества: Сб. научных трудов ученых России и Украины / [Л. И.Абалкин, В. Д.Базилевич, В. В.Белоцерковец , и др.]; Валерий Михайлович Геец (отв.ред.), Дмитрий Семенович Львов (отв.ред.). – Запорожье : ГУ "ЗИГМУ", 2004. – 386 с.
171. Про природні монополії [Електронний ресурс]: закон України від 20 квітня 2000 р. № 1682-III. - Відомості Верховної Ради України. - 2000. - № 30. - Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1682-14>
172. Ревуцкий Л.Д. Потенциал и стоимость предприятия / Леопольд Давыдович Ревуцкий. – М. : Перспектива, 1997. – 274 с.
173. Регион и город [Электронный ресурс]. – Режим доступу: [http://www.unioninvest.ru/city\\_mong.html#part\\_7](http://www.unioninvest.ru/city_mong.html#part_7) – Назва з екрану.
174. Ресурсный потенциал экономического роста / Н.П.Фигурнова, Е.В.Красникова, А.М. Бабашкина, М.А.Комаров. – М. : Путь России: Экон. лит., 2002. – 567 с.
175. Реформирование и реструктуризация предприятия. Методика и опыт. / [В.Н.Тренев, В.А. Ириков, С.В. Ильдеменов, С.В. Леонтьев и др.] – М: ПРИОР, 1998. – 320 с.
176. Репіна І.М. Підприємницький потенціал: методологія оцінки та управління / І.М. Репіна //Вісник Української Академії державного управління при Президентові України.– 1998.– №2. – С.262 – 271.
177. Рибалкін В. О. Теорія власності / Рибалкін В. О., Лазня І. В. – К. : Логос, 2000. –280с.
178. Робинсон Дж. Экономическая теория несовершенной конкуренции: Пер. с англ. - М.: Прогресс, 1986. - 472 с.
179. Розміщення продуктивних сил України / С. І. Дорогунцов, Ю. І. Пітюренко, Я. Б. Олійник та ін. – К. : КНЕУ, 2000. – 364 с.
180. Саати Т.Л. Принятие решений. Метод анализа иерархий / Томас Л. Саати. – М. : Радио и связь, 1993. – 320 с.
181. Самоукин А. И. Потенциал нематериального производства / Александр Иванович Самоукин. – М. : Знание, 1991. – 62,[2] с. – (Новое в жизни, науке, технике. Практика хозяйствования и управления).
182. Свободин В.Н. Производственный потенциал сельскохозяйственного предприятия и оценка эффективности его использования / В.Н. Свободин // Вестник статистики. – 1984. – №10.– С. 5 – 11.
183. Силаев Е.Д. Производственно-территориальные комплексы / Е.Д. Силаев. – Баку: Азернешр, 1968. – 262 с.
184. Сич Є.М. Економіка розвитку залізничного холодо транспорту: [монографія] / Є.М.Сич, Н.І. Богомоллова. – К. : “Аспект-Поліграф”, 2003. – 224 с.
185. Сич Є.М. Концепція розвитку містоутворюючих підприємств регіону / Сич Є.М., Шишкіна О.В. – Чернігів. : ЧДТУ, 2009. – 28 с.
186. Сич Є.М. Методичні рекомендації з оцінки економічної ефективності функціонування і розвитку містоутворюючого підприємства / Сич Є.М., Шишкіна О.В. – Чернігів. : ЧДТУ, 2009. – 28 с.
187. Сич Є.М. Принципи ефективної взаємодії залізниць з регіонами: : [монографія] /Є.М. Сич, О.В.Бойко, О.І.Панченко.- К.: Логос, 2010.- 262 с.
188. Сич Є.М. Закони економіки транспорту: [монографія] / Сич Є.М., В.М. Кислий – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 160с.
189. Смирнов А. Л. Государственно-корпоративный сектор и его развитие / А. Л. Смирнов // Экономист. –2008. – № 1. – С.6

190. Смирницкий Е.К. Экономические показатели бизнеса : Справ.-метод. пособие / Е.К. Смирницкий. – М. : Экзамен, 2002. – 510, [1] с.; 21 см. – (Высшее образование / Рос. акад. гос. службы при Президенте РФ).
191. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / Пер. с англ. - М: Эксмо. - 2007. – 960 с.
192. Советский энциклопедический словарь / Гл. ред. А. М. Прохоров / Изд. 4-е. – М. : Сов. энциклопедия, 1987. – 1600 с.
193. Современный словарь иностранных слов. Около 20000 слов. – М: Рус. яз., 1993. – 740 с.
194. Союзов А.А. Общие принципы формирования и функционирования ТПС / А.А. Союзов, Е.Н. Сыч // Экономика и эксплуатация морского транспорта. – М. : ЦРИА “Морфлот”, 1980. – С.30 – 33.
195. Спирин В. С. Анализ экономического потенциала предприятия / В.С. Спирин – М. : Финансы и статистика, 2002. – 295 с.
196. Статистичні данні. Електроний ресурс: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
197. Статут залізниць України. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/?m=info.normdocs.act&f=Doc.View&p=statut.4&lng=uk> – Назва з екрану.
198. Столяров Б. Бизнес сдает города / Бес. Гурвич В. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2009/02/27/stolyarov.html> – Название с экрана.
199. Стратегический план Агентства Республики Казахстан по защите конкуренции (Антимонопольное агентство) на 2009 - 2011 годы. -Астана, 2008. // Официальный сайт правительства Республики Казахстан: [Электронный ресурс] - Режим доступу: <http://ru.government.kz/structure/org/m20>
200. Струмилин С.Г. Избранные произведения: История черной металлургии СССР / Станислав Густавович Струмилин; АН СССР. – М. : Наука, 1967 – 442 с.
201. Сыч Е.Н. Транспортно-производственные комплексы: формирование и развитие / Евгений Николаевич Сыч; АН УССР, Юж.науч.центр. – К. : Наук.думка, 1991. – 141 с.
202. Сыч Е.Н. Транспортно-производственные системы: развитие и функционирование / Е.Н. Сыч; отв. ред. А.А. Союзов; АН УССР, Одес.отделение ин-та экономики. – К. : Наук.думка, 1986. – 163с.
203. Тарасюк Г.М. Методологічні основи планування розвитку потенціала підприємства / Г.М. Тарасюк // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2005.– №6, Т.1.– С. 164 – 167.
204. Территориально-отраслевой принцип планирования: теория и практика / [Подгот. Русинов Ф. М., Чумаков В. И., Савельев В. К. и др.]; Под ред. [и с предисл.] Мочалова Б. М. – М. : Мысль, 1980. – 254 с.
205. Ткаченко С. Возможности сбыта машиностроительной продукции / С.Ткаченко // Экономист. – 2001.– №11. – С.42 – 43.
206. Транспорт на підприємстві: консультації, роз'яснення спеціалістів міністерств і відомств, нормат. база, первинна документація / [Є. Авер'янова, Л.Артем'єва, В.Василенко, В.Верхогляд та ін.]; за ред. А. Бабака. – Д. : Баланс-Клуб, 2008. – 176 с.
207. Транспортные системы. Моделирование и управление / [Бутов А.С., Гаскаров Д.В. Егоров А.Н., Крупенина Н.В.]; под ред. Бутова А.С. – СПб. : Судостроение. 2001. – 552 с.
208. Три исследования по конкурентной политике / Под ред А. Е. Шаститко; Бюро экон. анал. - М.: Издательство ТЗИС. - 2002. – 384 с.
209. Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность / М.Ф. Трихунков. – М. : Транспорт, 1993. – 255 с.
210. Трофимова Л. Экономические показатели, используемые для оценки эффективности деятельности предприятия / Трофимова Л. // Аудитор. – 1996. – N 9. – С.22 – 25.
211. Трубочанін О. Теоретичні основи визначення впливу містоутворюючого підприємства на розвиток економіки промислового центру [Електроний ресурс] / О. Трубочанін. – Режим доступу: <http://www.vesha.org.ua/txt/sxid/econ2002/index.html> – Назва з екрану.

212. Фальцман В.К. Потенциал инвестиционного машиностроения СССР / Владимир Константинович Фальцман . – М. : Наука, 1981. – 223 с.
213. Фальцман В.К. Пропорции в развитии машиностроения и строительства / В.К. Фальцман, А.Ю. Ожегов // Известия АН СССР. Серия экономическая. – 1981. – №2. – С.64 – 77.
214. Фарков А. Альтернативные возможности транспортного машиностроения / А. Фарков // Экономист. – 2001. – №3. – С. 78 – 82.
215. Федеральный закон РФ «О несостоятельности (банкротстве)». от 26.10.2002 № 127–ФЗ. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/popular/bankrupt/> – Название с экрана.
216. Федонін О. С. Потенціал підприємства: формування та оцінка / О.С. Федонін, І.М. Репіна, О.І. Олексюк. – К : КНЕУ, 2004. – 316 с.
217. Федюшин Ю.М. Реструктуризація оновлення і розміщення виробничого апарату залізниць України / Ю.М.Федюшин, В.І.Букін, Ю.Є. Пашенко. – К. : 2002. – 397 с.
218. Фигурнов Э.Б. Производственный потенциал социалистического общества / Э.Б. Фигурнов // Политическое самообразование. – 1982. – № 1.– С. 38 – 40.
219. Филюк Г. М. Конкуренція і монополія в епоху глобалізації: Монографія. - Житомир: Вид-во ЖДУ ім. І. Франка, 2009. - 404 с.
220. Хайек Ф. Познание, конкуренция и свобода: Пер. с англ. – СПб.: Ленинздат, SEV press, 1996 – 702 с.
221. Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства / Хануков Э.Д. – М., Трансжелдориздат, 1956. – 412 с.
222. Хачатуров Т. С. Размещение транспорта в капиталистических странах и в СССР, М.: Соцэкгиз. Напеч. В Лгр., 1939. – 720 с.
223. Цветов Ю.М. Организация совместной работы различных видов транспорта / Юрий Михайлович Цветов. – К. : Техника, 1985. – 191 с.
224. Цветов Ю.М. Першочергові заходи при формуванні транспортної галузі України / Цветов Ю.М., Соколов Л.М., // Вісник Центрального наукового центру Транспортної академії України. – Вип. №2. – 1999. – С. 8 – 11.
225. Цивільний Кодекс України: за станом на 1 січня 2009. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2009. – 194 с. – (Бібліотека офіційних видань)
226. Цыгичко А.Н. Возмещение основного капитала как фактор экономического роста / Александр Николаевич Цыгичко. – М. : Мысль, 1977. – 240 с.
227. Чалов В.И. Территориально-производственный комплекс: проблемы формирования и управления / Чалов В.И. – М.: Мысль, 1983. – 160 с.
228. Частно-государственное партнерство все более популярно в Европе / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.opes.ru/news\\_doc.asp?d\\_no=52823](http://www.opes.ru/news_doc.asp?d_no=52823) – Назва з екрану.
229. Чевганова В.Я. До питання визначення економічної категорії "потенціал підприємства" / В.Я. Чевганова, Ю.В. Карпенко // Регіональні перспективи. – 2000. – № 2–3. – С. 9 – 10.
230. Чекаловець В.І. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки / В.І. Чекаловець, І.М. Олефір, О.Г. Пустовіт // Економіст. – 2004. – №2. – С.42 – 45
231. Чемберлин Э. Теория монополистической конкуренции: (Реориентация теории стоимости): Пер. с англ. - М.: Экономика, 1986.
232. Черников Д.А. Эффективность использования производственного потенциала и конечные народнохозяйственные результаты / Д.А. Черников // Экономические науки. – 1981. – №10. – С. 88 – 96.
233. Шафиркин, Б. И. Единая транспортная система СССР и взаимодействие различных видов транспорта: [учеб. для экон. спец. трансп. вузов] / Борис Исаакович Шафиркин. – 3–е изд., перераб. и доп. – М. : Высш. шк., 1983. – 191 с.
234. Шевченко Д.К. Проблемы эффективности использования потенциала / Д.К. Шевченко. – Владивосток. : Изд. Дальневост. ун-та, 2004. – 342с.

235. Шелегеда Б.Г. Стратегічне управління потенціалом підприємства: [монографія] / Б.Г. Шелегеда. – Донецьк. : ДонУЕП, 2006. – 219 с.
236. Шелобаев С.И. Математические методы и модели в экономике, финансах, бизнесе / Сергей Иванович Шелобаев. – М. : ООО "Издательство ЮНИТИ –ДАНА", 2000. – 367 с.
237. Шинкаренко В. Г. Основы оценки и выбора ключевых потребителей для предприятий грузового автомобильного транспорта /В.Г. Шинкаренко, І.В. Федотова; Харьковский национальный автомобильно-дорожный ун-т. – Х., 2006. – 19 с.
238. Шинкаренко В. Г. Формирование стратегии развития автотранспортного предприятия / В. Г.Шинкаренко, О. П. Левченко. – Х. : ХНАДУ, 2009. – 166 с.
239. Шишкіна О.В. Формування економічного потенціалу містоутворюючого підприємства під впливом транспорту / Шишкіна О.В. // Матеріали І Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми формування нової економіки ХХІ століття» (м. Дніпропетровськ, 17 – 19 грудня 2008 р.). Т.4. – Днепропетровськ: ПДАБА, 2008. – С.40 – 43.
240. Шишкіна О.В. Вплив інновацій на розвиток ринку збуту продукції монопольних утворень транспортного машинобудування / Шишкіна О.В. // Тези доповідей науково-практичної конференції «Регіональні проблеми та перспективи розвитку ринку збуту промислової продукції» (м. Київ), т.1. – Київ: УкрІНТЕІ, 2006 – С.249 – 252.
241. Шишкіна О.В. Вплив організаційно-економічних факторів залізничного транспорту на розвиток містоутворюючих підприємств / Шишкіна О.В. // Материалы Третьей Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики у правления на железнодорожном транспорте (г. Судак, 23 – 27 июня 2008г.)» – Судак, ЭКУЖТ, 2008 – С.180– 181.
242. Шишкіна О.В. Графоаналітична модель факторів становлення та розвитку містоутворюючих підприємств регіону / Є.М.Сич, О.В.Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2009. – Вип. № 38. – С.67 – 75.
243. Шишкіна О.В. Економіко-математичне моделювання ефективності різних видів транспорту при формуванні містоутворюючих підприємств О.В.Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2010. – Вип. № 41. – С.56 – 68
244. Шишкіна О.В. Економічна доцільність монопольного існування державного підприємства “Пожспецмаш” / Є.М. Сич, О.В. Шишкіна // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія “Економіка і управління”. – Вип.8 – КУЕТТ, 2005. – С. 173 – 186.
245. Шишкіна О.В. Ефективність функціонування та розвитку містоутворюючого підприємства транспортного машинобудування / О.В. Шишкіна // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія “Економіка і управління”. –К. : КУЕТТ, 2007. – Вип.9. – С. 182 – 192.
246. Шишкіна О.В. Залізничний транспорт в забезпеченні транспортно-економічних зв’язків містоутворюючих підприємств / Є.М.Сич, О.В.Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2008. – Вип. № 33. – С.16 – 28.
247. Шишкіна О.В. Залізнично-автомобільний комплекс як провідний елемент розвитку містоутворюючих підприємств / О.В. Шишкіна // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія “Економіка і управління”. – К. :ДЕТУТ, 2008. – Вип.11. – С. 194 – 203
248. Шишкіна О.В. Інтегровано-збалансована система показників як інструмент підвищення конкурентоспроможності містоутворюючих підприємств / О.В. Шишкіна // Матеріали ІІІ міжнародної науково-практичної конференції «Ефективність бізнесу в умовах трансформаційної економіки (м. Сімферополь, 29 – 31 травня 2009)» т. 2. – Сімферополь: ЦРОНІ, 2009. – С.119 – 121.

249. Шишкіна О.В. Класифікація містоутворюючих підприємств / О.В. Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2007. – Вип. № 31. – С.185 – 191.
250. Шишкіна О.В. Концептуальні підходи до визначення конкурентоспроможності підприємств транспортного машинобудування / О.В. Шишкіна, О.І. Панченко // Труды Одесского политехнического университета: Научн. и производ.-практ. сб. по техн. и естеств. наукам. – Одесса. : ОПУ, 2004. – Спецвыпуск: в 3-х т. – Т.1. – С 135 – 138.
251. Шишкіна О.В. Монопольне становище суб'єктів господарювання на національному ринку товарів і послуг / Є.М.Сич, О.В.Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2005. – Вип. № 23. – С.16 – 27.
252. Шишкіна О.В. Організаційно-економічна взаємодія транспорту, містоутворюючого підприємства та монофункціонального міста / О.В. Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2008. – Вип. № 32. – С. 191 – 199.
253. Шишкіна О.В. Організаційно-економічний механізм взаємодії містоутворюючого підприємства та монофункціонального міста / О.В. Шишкіна // Materiaiy VI міжzнародowej naukowj-praktycznej konferencji “Strategiczne pytania ъwiatowej nauki - 2010” (м. Przemуџ, 07 – 15 lutego 2010 roku), Volume 4. Ekonomiczne nauki. : Przemуџ. Nauka i studia, 2010. – Str. 83 - 86.
254. Шишкіна О.В. Особливості монопольного розвитку промислового комплексу України / О.В. Шишкіна // Матеріали II міжнародної конференції студентів і молодих вчених “Економіка і маркетинг в XXI сторіччі (м. Донецьк, 20 – 22 квітня 2001 р.)“, Донецьк: РВА ДонГДУ, 2001. – С.162 – 163
255. Шишкіна О.В. Особливості стратегії розвитку містоутворюючих підприємств транспорту / Є.М.Сич, О.В.Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2007. – Вип. № 31 – С.120 – 129.
256. Шишкіна О.В. Особливості формування ринку продукції транспортного машинобудування / О.В. Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2005. – Вип. № 24. – С.106 –112.
257. Шишкіна О.В. Оцінка впливу транспортних факторів на стратегію розвитку містоутворюючих підприємств / Є.М.Сич, О.В.Шишкіна, В.І. Коробко // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2008. – Вип. № 35. – С.136 –144.
258. Шишкіна О.В. Принцип впливу ключового продукту на соціально-економічний розвиток містоутворюючого підприємства / О.В. Шишкіна // Матеріали II міжнародної науково-практичної конференції «Якість економічного розвитку: глобальні та локальні аспекти (м. Дніпропетровськ, 27 – 28 серпня 2009 р.)». – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2009. – С.22 – 25.
259. Шишкіна О.В. Принципи формування, функціонування та розвитку містоутворюючих підприємств / О.В. Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету. Збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2007. – № 29 – С.88 – 97.
260. Шишкіна О.В. Принципи формування, функціонування та розвитку транспорту містоутворюючого підприємства / О.В. Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету. Збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2009. – № 39. – С. 241 – 247.
261. Шишкіна О.В. Проблеми інвестування підприємств транспортного машинобудування регіону / О.В. Шишкіна // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції “Підвищення ролі фінансових відносин у комплексному соціально-економічному розвитку регіону (м. Дніпропетровськ, 6 –7 листопада 2001 р.) ”. – Дніпропетровськ, Наука і освіта. 2001. – С. 164 – 165
262. Шишкіна О.В. Реформування державного підприємства «Пожспецмаш» як необхідна складова розвитку / Є.М.Сич, О.В.Шишкіна // Збірник наукових праці Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія “Економіка і управління”. – КУЕТТ, 2006. – Вип.8. – С. 253 – 260.



263. Шишкіна О.В. Система організаційно-економічних показників оцінки ефективності залізнично–автомобільних факторів у формуванні містоутворюючих підприємств / О.В. Шишкіна // Збірник наукових праць Державного економіко–технологічного університету транспорту: Серія “Економіка і управління”.– К. : ДЕТУТ, 2009. – Вип.14. – С. 142 – 147.
264. Шишкіна О.В. Ситуативно-регіональний підхід до визначення ефективності транспортного обслуговування містоутворюючих підприємств / О.В. Шишкіна // Materiály V mezinárodní vědecko-praktické konferenci “Modernní vývoje vědy - 2010” (м. Praha, 27 ledna 2009 – 5 února 2010 roku), Díl 5. Ekonomický vývoj. : Praha. Publishing House «Education and Science», 2010. – Stran. 78 - 81.
265. Шишкіна О.В. Специфіка формування системи цілей машинобудівного підприємства з монополієм положенням на ринку / О.В. Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2002. – Вип. № 17. – С.57 – 67.
266. Шишкіна О.В. Специфічні особливості державного підприємства-монополіста “Пожспецмаш” / О.В. Шишкіна // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія “Економіка і управління”.– КУЕТТ, 2005. – Вип.7. – С. 227 – 236.
267. Шишкіна О.В. Транспорт як визначальний фактор формування містоутворюючих підприємств в регіоні / Є.М.Сич, О.В.Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2008. – Вип. № 32 – С.13 – 20
268. Шишкіна О.В. Умови організації транспортного забезпечення містоутворюючих підприємств / Є.М.Сич, О.В.Шишкіна // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія “Економіка і управління”.– ДЕТУТ, 2008. – Вип.11. – С. 171 – 176
269. Шишкіна О.В. Фактори розвитку містоутворюючого підприємства: ієрархія та взаємодія / О.В. Шишкіна // Вісник Чернігівського технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2009. – Вип. № 39. – С.156 – 169.
270. Щелкунов В.И. Производственный потенциал Украины. Стратегия формирования и использования / Владимир Игоревич Щелкунов. – К. : КМУГА, 1999 – 248с.
271. Шумпетер Й. Теория экономического развития. - М.: Экономика, 1985. – 540 с.
272. Эддоус М. Методы принятия решений / М.Эддоус, Р. Стэнсфилд. – М. : Аудит, ЮНИТИ, 1997. – 590 с.
273. Экономическая эффективность концентрации и специализации производства в машиностроении: (Основы теории и методики) / Е.М. Карлик, А.П. Градов и др. – 2-е изд., перераб. и доп. – Л. : Машиностроение, 1983 – 216 с.
274. Экономические проблемы использования инвестиционного потенциала страны в период развитого социализма / [Т.С. Хачатуров, В.П. Красовский, И.П. Жаворонкова и др.]; отв. ред. В.П. Красовский, Н.Г. Фейтельман – М. : Наука, 1982. — 280 с.
275. Экономический потенциал административных и производственных систем: монография / [под общей ред. О.Ф. Балацкого]. – Сумы : ИТД «Университетская книга», 2006. – 973 с.
276. Экономические проблемы развития транспорта / Под ред. А.А. Митаишвили. – М. : Транспорт, 1982. – 231с.
277. Экономическое обоснование проектов машиностроительных заводов / Зотов И.С., Говсиевич Р.Е., Куцин Б.М., Француз Р.А. 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Машиностроение, 1973. – 528с.
278. Язык рынка: словарь / Халипов В.Ф., Васильева А.А., Волгин Н.А и др.; под общ.ред. В.М. Федина – М. : Концерн «РОСС», 1992. – 80с.
279. Brown A.N, Ickes B.W., Ruterma n R. The Myth of Monopoly: A New View of Industrial Structure in Russia. Pennsylvania State University. Department of Economics Working Paper Series, WP 10-93-5.-1993

280. Claessens. Stijn and R.K. Peters State Enterprise Performance and Soft Budget Constraints: the Case of Bulgaria. The World Bank, 1997, mimeo
281. Djankov S. Restructuring Of Large Firms in Slovak republic. / Djankov S. Gerhard P. // Economics of Transition, Vol. 6, No 1, P. 667 – 685
282. Djankov S. Ownership Struktire and Enterprise Restructuring in the Commonwealth of Independent States / World Bank, July, mimeo.
283. Doing business 2009. Comparing regulation in 181 economies. –A copublication of the World Bank, the International Finance Corporation and Palgrave Macmillan. – Washington -2008 - 211p.